

Bundel van de Natuur, Landbouw, Water & Milieu van 8 november 2018

Agenda bijlagen

Spreektijden uitloopvergadering NLWM 08-11-2018.docx

concept-verslag uitloopvergadering NLWM 08-11-2018 voorvisie.docx

- 11 18:30 - Heropening vergadering na Schorsing 29-10-2018
Concept-agenda NLWM 29-10-2018.docx
- 12 B-agenda Natuur
- 12.a 18:35 - Natuur: Voornemen tot uittreding als participant stichting Goois Natuurreservaat (C-agenda NLWM 24-09-2018, B-agenda NLWM 29-10-2018 op verzoek PvdD)
Toelichting PvdD
Brief GS aan PS. Voornemen tot uittreding als participant uit stichting Goois Natuurreservaat.pdf
Bijlage. Overeenkomst participanten Goois Natuurreservaat.pdf
Agenderingsverzoek PvdD Uittreding GNR.docx
- 13 B-agenda Milieu
- 13.a 19:00 - Milieu: Discussienota GL/SP: aardgaswinning Kleine velden (B-agenda NLWM 29-10-2018)
Op verzoek van GroenLinks en SP. Zie discussienota met behandelvoorstel in de bijlage.
Discussienota GL SP Gaswinning in Noord-Holland.docx
- 13.b.1 19:25 - Schiphol/Mobiliteit: Trein als alternatief voor vliegen. Onderzoek i.o. Natuur en Milieufederatie NH (B-agenda NLWM 29-10-18 op verzoek van SP, C-agenda NLWM 25-06-2018 (leidend) en M&F)
Agendering op verzoek van de SP (mw. De Groot).

Behandelvoorstel:
Op welke wijze kan de provincie Noord-Holland bijdragen aan een dergelijk vlieggedrag?
 - *Wil GS, wil PS, de rijksoverheid beïnvloeden en maatregelen voorstellen als vliegbelasting, belasting op kerosine e.d. zodat het reizen met de trein even duur of goedkoop wordt als vliegen?*
 - *Wil GS, wil PS, het via de concessies in het openbaar vervoer mogelijk maken vanuit alle uithoeken van de provincie snel naar de vertrekplaats van het internationaal treinverkeer/busverkeer te komen?*
 - *Wil GS, wil PS, de zakelijke reizigers erop wijzen dat het ook mogelijk is om te vergaderen via videoconferencing. Dan hoeft er in principe geen vliegreis gemaakt te worden.*
 - *Wil GS, wil PS, de punten, genoemd in de brief van de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland ook bespreken?*
(Een uitgebreid behandelvoorstel met motivatie treft u in de bijlage).
Verzoek en behandelvoorstel voor B-agenda bespreking rapport Trein als alternatief voor vliegen. SP (mw. De Groot).docx
Brief NMF NH aan GS en PS. Trein als alternatief voor vliegen.pdf
Bijlage. Rapport RoyalHaskoningDHV; Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden.pdf
- 13.b.2 19:50 - Schiphol: Inzet BRS aan ORS tbv advisering ontwikkeling Schiphol
N.a.v. commissievergadering 29-10-2018 toegevoegd.
De stukken zijn eerder reeds gepubliceerd bij de ingekomen stukken voor PS van oktober 2018.

Brief GS aan PS. Inzet BRS aan ORS tbv advisering ontwikkeling Schiphol.pdf
Bijlage. Inzet BRS tbv advisering minister door College van Advies.pdf
- 14 B-agenda Water
- 14.a 20:05 - Water: Kaderrichtlijn Water - Voortgangsrapportage 2018 (C-agenda NLWM 25-06-2018, op verzoek D66 B-agenda 29-10-2018)

Behandelveorstel:

Voordat de discussie over het wel of niet behalen van de doelen wordt gestart, wil ik graag met de commissie bespreken wat ze van de resultaten vinden en of partijen bereid zijn om de rol die de provincie aan de orde te stellen.

D66 vindt dat we goede stappen hebben gezet om de kwaliteit afgelopen jaren structureel te verbeteren. Het is niet genoeg. Overheden kijken teveel naar elkaar. Vanuit de Provincie Noord-Holland hebben we een rol en invloed. De Provincie is geen waterkwaliteit beheerder, maar stelt wel de kaders. En de kwaliteit van het water kan verbeteren als ook de ruimtelijke vraagstukken worden aangepakt.

Ruimtelijk zetten we als Provincie de kaders en kunnen we dingen mogelijk maken die ten gunste komen aan het water. De waterschappen doen de voorstellen aan de Provincie. Ook kan de Provincie zelf nog meer maatregelen treffen in het kader van natuurdoelen, ecologische oevers etc.

Van het college hoort D66 graag in de commissie welke richtingen we als provincie nog kunnen inslaan om deze problematiek nog beter aan te pakken.

(Een uitgebreid behandelvoorstel met motivatie treft u in de bijlage).

Motivatie en behandelvoorstel D66 Voortgangsrapportage 2018 Kaderrichtlijn Water.docx

Brief GS aan PS. Voortgangsrapportage 2018 - Kaderrichtlijn Water.pdf

Voortgangsrapportage 2018 - Kaderrichtlijn Water Noord-Holland.pdf

Spreektijden uitloopvergadering NLWM 08-11-2018

Op voorstel van de voorzitter van de commissie NLWM worden de spreektijden voor 8 november gebaseerd op de restant spreektijden van de vergadering van 29-10-2018, met voor elke fractie 2 minuten extra spreektijd.

De spreektijd voor de vergadering van 8 november komt er dan als volgt uit te zien:

Ouderenpartij NH	4 minuten 18 seconden
CU-SGP	3 minuten 6 seconden
50Plus	8 minuten 3 seconden
PvdD	3 minuten
GroenLinks	3 minuten 21 seconden
CDA	6 minuten 20 seconden
PVV	8 minuten 56 seconden
SP	7 minuten 55 seconden
PvdA	4 minuten 48 seconden
D66	4 minuten 53 seconden
VVD	17 minuten 46 seconden
GS	20 minuten

Verslag concept

Commissie Natuur, Landbouw, Water & Milieu

Datum commissievergadering	:	8 november 2018
Commissievoorzitter	:	H.J. de Graaf
Commissiegriffier	:	E. Krijgsman
Telefoonnummer/e-mail	:	023-514 3288 / krijgsmane@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	H.J. de Graaf
Commissiegriffier	E. Krijgsman
Leden van de Commissie	50PLUS -
	CDA P.J. de Kam, mw. W. Koning-Hoeve
	CU/SGP -
	D66 W. Bakker, H.W. Struben
	GroenLinks F.J. Kramer
	ONH B.I.M. Bouberg Wilson (duo)
	PvdA mw. A.A.J. Jellema, L.Hj. Voskuil
	PvdD A.E. van Liere, mw. L.D. Vermaas
	PVV -
	SP mw. R. Alberts, mw. J.M.E. de Groot
	VVD -
CdK en Gedeputeerden	C.J.M. Loggen, A. Tekin
Ambtelijke ondersteuning	
Notulist	Moneypenny / mw. C.E.L. Smits

Afwezig met kennisgeving: M.C.A. Klein (CU/SGP), mw. A. van Langen (VVD), mw. O.A.C. de Meij (50PLUS), mw. Z. Pels (GroenLinks), mw. E.A.S. Rommel (VVD), D.J. van der Sluijs (PVV), mw. M. Terlouw (CU/SGP)

Agenda

12. Heropening
13. B-agenda Natuur
- 13a. Natuur: Voornemen tot uittreding als participant stichting Goois Natuurreservaat (GNR)
14. B-agenda Milieu
- 14a. Milieu: Discussienota GL/SP: aardgaswinning Kleine velden
- 14 b1. Schiphol/Mobiliteit: Trein als alternatief voor vliegen. Onderzoek in opdracht van Natuur en Milieufederatie NH
- 14 b2. Schiphol: Inzet BRS aan ORS tbv advisering ontwikkeling Schiphol
15. B-agenda Water
- 15a. Water: Kaderrichtlijn Water - Voortgangsrapportage 2018
16. Sluiting

12. Heropening

De **voorzitter** heropent de uitloopvergadering van de commissie NLWM.

- 5 Hij meldt dat D66 en PvdA hebben voorgesteld om de brief van GS aan PS over de inzet van de Bestuurlijke Regio Schiphol (BRS) aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) ten behoeve van advisering over de ontwikkeling van Schiphol vandaag te bespreken. De commissie is akkoord met het toevoegen van dit agendapunt. De commissie stemt ook in met het samenvoegen van de behandeling van de agendapunten 14b1 en 14b2.
- 10 De voorzitter stelt voor om alle fracties twee minuten extra spreektijd te geven gezien de toevoeging van een agendapunt.

13. B-agenda Natuur

13a. Natuur: Voornemen tot uittreding als participant stichting Goois Natuurreservaat (GNR)

- 15 De **voorzitter** licht het agendapunt toe en geeft het in bespreking. De vooraf gestelde technische vragen van 50PLUS zijn beantwoord. Hij geeft als eerste het woord aan initiatiefnemer PvdD.

INLEIDING

- 20 De heer **Van Liere** (PvdD) meent dat zijn vragen en de positie van GS helder zijn. Het past bij de regisseursfunctie van de provincie in natuurbescherming dat de provincie participant blijft in het GNR. Hij is benieuwd hoe de commissie dit ziet en vraagt hoe GS de wisseling van kamp legitimeren.

De heer **Struben** (D66) vraagt wat het probleem is bij de positie van Landschap Noord-Holland.

- 25 De heer **Van Liere** (PvdD) refereert aan de ongelijke behandeling waarvan sprake zou zijn bij het Landschap Noord-Holland, terwijl de geldstroom naar het GNR geen probleem bleek. Er was geen sprake van een aparte positie en hij vindt dit geen goed argument.

COMMISSIEBEHANDELING

- 30 De heer **Kramer** (GroenLinks) kan zich voorstellen dat de provincie de bijdrage maximeert als blijkt dat de exploitatie niet goed loopt. Als de exploitatie niet verbetert, kan de provincie dreigen met uittreden, maar hij ziet die slechte exploitatie nergens terug. Hij vraagt of de natuur goed verzorgd kan worden als de provincie de meerkosten niet betaalt.

- 35 De heer **Bouberg Wilson** (ONH) vraagt of deze stap bij de provinciale natuurdoelstellingen past. Hij ziet een dilemma tussen de organisatie van de samenwerking en de natuurdoelstelling en vraagt of de samenwerkingsovereenkomst (SOK) in de huidige juridische procedure voldoende ruimte biedt voor de stappen die GS overwegen.

- 40 Mevrouw **Alberts** (SP) hoort een onlogische redenering over het gelijktrekken van de hoeveelheid geld en over de governance, maar vindt dit een gelegenheidsargument om niet te hoeven betalen. Als er sprake is van wanbestuur, is de provincie ook verantwoordelijk.

- 45 De heer **De Kam** (CDA) meent dat GS de enige juiste stap zetten. Hij heeft begrip voor de inzet op uittreden uit het GNR, omdat nu sprake is van een wurgcontract met jaarlijks oplopende kosten zonder mogelijkheid tot aanpassing. Een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met betere gelijkheid en betere grip op de uitgaven is het hogere doel.

- 50 Mevrouw **Jellema** (PvdA) memoreert het besluit van PS dat het GNR €510.000 mocht kosten. Nu is er een enorme overschrijding. In het verleden is veel ingezet op samenwerkingspartners. GS hebben PS op de hoogte gehouden, maar de laatste update was in januari. Ze vraagt of er in de tussentijd een aanleiding is ontstaan die tot mogelijke uittreding uit dit contract leidt en hoe kansrijk dit voornemen is.

- 55 De heer **Struben** (D66) weet dat de provincie nadenkt over de governance van recreatieschappen, waarbij uittreding één van de varianten is. Het is een slechte zaak dat PS geen grip hebben op de bestedingen. Hij vraagt of de meerbetaling een Rekenkameronderzoek rechtvaardigt en weet dat het aanbod om met een andere partij in zee te gaan is genegeerd, voor hem een mogelijke reden om uit te treden.

- 60 De heer **Tekin** (ged.) merkt op dat bij zijn aantreden twee jaar geleden de organisatie van het GNR is omgezet naar één bestuur. Hij heeft een ongemakkelijke relatie met het GNR, als bestuurder en als gedeputeerde Natuur verantwoordelijk voor SNL-vergoedingen. De SOK uit 1992 dateert van voor het Natuurpact, waardoor nu een andere relatie met het GNR is ontstaan dan toen Amsterdam uittrad. GS

65 steunen het GNR, omdat de provincie verantwoordelijk is voor de natuur in het Gooi. Het
coalitieprogramma heeft voor het GNR een maximering genoemd, maar deze is in de praktijk niet
veel waard. In 2019 is een post van €800.000 voorzien. GS waren in de bestuurdersrol zeker alert,
bijvoorbeeld bij de zoektocht naar een strategische partner. Dit proces is vastgelopen en de naweeën
ervan worden nog steeds gevoeld. Gedeputeerde vraagt er steeds naar, maar krijgt in het bestuur nul
op het rekest. Andere partijen hebben gekozen voor een extra investering om de
70 structuurverbetering te realiseren. Het grootste deel van de €300.000 gaat naar communicatie et
cetera, niet naar natuur.
Het voornemen tot uittreding is dus ingegeven door een combinatie van factoren, waaronder de
governance en de gelijkberechtiging. De SOK-relatie maakt de situatie bijzonder. GS hechten aan de
gelijkberechtiging. Het GNR is de laatste organisatie waar GS zowel in het bestuur zitten als
75 subsidiënt zijn en waarvoor GS verantwoordelijk worden gesteld vanuit Den Haag en Europa.
De heer Tekin heeft steeds zijn ongemak benoemd richting zijn medebestuurders en in GS. Hij heeft
gezocht naar andere voorwaarden. De positie van Amsterdam is duidelijk. De provincie blijft
bestuurder, ook vanuit de natuurverantwoordelijkheid. GS hebben hun positie verwoord in het
voorgenomen besluit van voor de zomer, om tijd te hebben om met de nieuwe bestuurders in
80 gesprek te gaan. Partijen zijn wel bereid om de samenwerking anders in te richten. Het GNR en de
natuur zijn GS lief, maar graag in een andere relatie. Het vervolggesprek is gepland op 5 december.
Gedeputeerde legt uit dat in de juridische gang van zaken de positie van de provincie, als bestuurder
en subsidiënt, nu duidelijker is. De rechter heeft een tussenvonnis gewezen dat partijen terugwijst
naar de SOK. Het is geen gemeenschappelijke regeling zoals in Geestmerambacht. GS hebben geen
85 kennisvoorsprong en partijen moeten het minnelijk oplossen.

De heer **Van Liere** (PvdD) begrijpt dat de relatie uniek is en dat in het voornemen tot
uittreden inmiddels zaken zijn gewijzigd, maar meent dat de provincie in een en dezelfde
procedure nu aan de andere kant staat en alle procesinformatie meeneemt.

90 De heer **Tekin** (ged.) herhaalt dat de SOK helder is. De vraag is of Amsterdam doorprocedeert en of
de provincie daarbij aansluit. Beide partijen willen dit niet en zien op een minnelijke schikking. GS
hebben geen informatievoorsprong. Alle informatie is duidelijk.

95 De heer **Van Liere** (PvdD) begrijpt de argumenten wel, maar heeft deze eerder gehoord. De subsidies
speelden ook al ten tijde van de Agenda Groen. Het GNR is inderdaad de laatste partij met een SOK,
maar recreatieschappen hebben gemeenschappelijke regelingen, waarbij de provincie uit
Geestmerambacht is gestapt. Hij is niet overtuigd door de verzekering dat er geen volgende meer
komt. Recreatieschappen krijgen geen SNL-gelden. In het kader van gelijkberechtiging moet dit ook
100 worden aangepast.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) vraagt of de heer Van Liere gezien de schaarse middelen bezorgd is
over de overschrijding van €300.000.

105 De heer **Van Liere** (PvdD) onderschrijft de zorg over het eventuele gebrek aan controle en vindt dat
hierover gesproken moet worden, maar is blij met de extra natuurinvesteringen van de gemeenten.

Mevrouw **Alberts** (SP) vraagt of het voornemen van GS schade oplevert voor de natuur en of geen
nieuw stiefkind wordt gecreëerd. Ze ziet liever extra inzet op natuurbeheer.

110 De heer **Bouberg Wilson** (ONH) ziet de insteek van GS als drukmiddel om tot een minnelijke
oplossing te komen.

De heer **Struben** (D66) vraagt welke voorwaarden GS stellen in de onderhandelingen.

115 De heer **Tekin** (ged.) kan hierover nog niet veel zeggen, ook omdat er vijf nieuwe bestuurders zijn
benoemd. Op 5 december is het volgende gesprek. Hij verwijst de commissie ook naar het
Winsemius-rapport, waarin onder andere de hoogte van de bijdragen van de gemeenten wordt
beschreven.

120 Een minnelijk oplossing betekent ook dat beide partijen tevreden zijn. Dat betekent dat de natuur
niet achteruit gaat. Bovendien blijven de SNL-gelden gewoon beschikbaar.

De **voorzitter** rondt de bespreking over het *Voornemen tot uittreding als participant stichting Goois
Natuurreservaat af*.

125

14. B-agenda Milieu

14a. Milieu: Discussienota GL/SP: aardgaswinning Kleine velden

De **voorzitter** licht het agendapunt toe en geeft allereerst de indieners van het agendapunt het woord voor een toelichting.

130

INLEIDING

Mevrouw **Alberts** (SP) benadrukt dat de relatie tussen aardgaswinning, schaliegaswinning en gasopslag enerzijds en aardbevingen anderzijds niet ontkend kan worden. Ze is benieuwd naar de inzet van de andere fracties voor het eerder aardgasvrij krijgen van Noord-Holland en wil weten of een eventuele gezamenlijke motie tegen het opvoeren van de gasproductie en voor het afbouwen van gaswinning in Noord-Holland kansrijk is. Ze vraagt of GS al begonnen zijn met het overzicht ten behoeve van de energietransitie of dat ze wachten op de NAM of het Rijk. PS zijn ongerust.

135

De heer **Kramer** (GroenLinks) is voorstander van het zoeken van alternatieven voor gaswinning en ziet het liefst dat alle velden worden meegenomen in een traject om gaswinning te beëindigen.

140

COMMISSIEBEHANDELING

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) vraagt of de gevaarstelling een gevolg is van voortzetting van bestaand beleid en of deze toeneemt bij exponentiële groei van de gasproductie. Ook wil hij weten of het stoppen of stabiliseren van de productie gevolgen heeft voor de leveringszekerheid van gas en hoe een motie zich verhoudt tot de verleende vergunningen.

145

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) onderschrijft de discussienota en is voorstander van het zoeken naar duurzame energiebronnen, ook voor warmtevoorziening. Omdat bijvoorbeeld geothermie ook grote risico's heeft, is het nog een opgave om tot duurzame alternatieven voor gas te komen. Ze benadrukt dat de provincie de gaswinning in Noord-Holland zo snel mogelijk moet beëindigen.

150

De heer **Struben** (D66) vraagt of de SP het verzet tegen Wind op Land en Zon op Land opgeeft.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) benadrukt dat alle partijen moeten meewerken aan de energietransitie. Het afbouwen van gaswinning hoort daarbij in het belang van de veiligheid van de inwoners, maar ze roept GS wel op om niet alle schepen achter zich te verbranden.

155

De heer **De Kam** (CDA) dankt GroenLinks en de SP voor agendering van dit onderwerp. De klimaatdoelstellingen staan voorop, met het streven om op een bepaald moment geen fossiele brandstoffen meer te gebruiken. De gedeelde ambitie is om zo snel mogelijk gasloos te worden, maar tot die tijd is gas nodig. Als de veiligheid is geborgd, ligt de keuze voor Nederlands gas voor de hand. Hij ziet weinig meerwaarde in een motie die oproept tot het zonder meer stoppen van de gasproductie in Noord-Holland.

160

De heer **Tekin** (ged.) merkt op dat GS een adviesrol hebben. Vertrekpunt is dat de NAM de omgeving goed informeert en dat gasproductie veilig moet zijn. De vergunningverlening ligt bij het Rijk. Het kabinet heeft 2030 als eindpunt van de gaswinning benoemd en geeft na die tijd geen nieuwe vergunningen meer af.

165

De technische briefing met de NAM heeft duidelijk gemaakt dat de kleine gasvelden voorzien in een kwart van de gasbehoefte van Noord-Holland. Gedeputeerde kent de juridische en financiële consequenties van eerdere afbouw van deze velden niet. Versnellen van de transitie kan alleen door het vinden van alternatieven. Daar werken de Klimaattafels aan. GS bezien of de uitkomsten daarvan gevolgen hebben voor dit proces. Dit dossier valt in de portefeuille van de heer Van der Hoek.

170

Mevrouw **Alberts** (SP) proeft niet veel kans om de gasafbouw te versnellen. Het is teleurstellend dat partijen op elkaar wachten.

175

De heer **De Kam** (CDA) vraagt waarom de SP de vraag naar gas niet aanpakt.

Mevrouw **Alberts** (SP) heeft dit punt gemaakt in haar inleiding. Als de vraag opdroogt, is automatisch minder productie nodig, maar ook daarin ziet ze niet veel versnelling. Aan de Klimaattafels wordt veel gepraat. Ze wenst nu echter daden.

180

De heer **De Kam** (CDA) vraagt waarom de SP dan de gasproductie wil stoppen.

185

Mevrouw **Alberts** (SP) benadrukt de samenhang met het veiligheidsvraagstuk. Waarschijnlijk wordt de afbouw van het Groningse gas deels opgevangen in Noord-Holland.

190 De heer **De Kam** (CDA) meent dat de NAM heeft gemeld dat de productie maximaal blijft tot het veld leeg is.

Mevrouw **Alberts** (SP) geeft aan dat zij niet per se tegen Wind op Land en Zon op Land is, maar ziet graag meer windmolens op industrieterreinen en meer zonnepanelen op alle daken in de provincie.

195 De **voorzitter** rondt de bespreking over de *Discussienota GL/SP: aardgaswinning Kleine velden af*. Hij dankt GS nogmaals voor de zeer interessante technische briefing van de NAM.

14 b1. Schiphol/Mobiliteit: Trein als alternatief voor vliegen. Onderzoek in opdracht van Natuur en Milieufederatie NH en

200 **14 b2. Schiphol: Inzet BRS aan ORS tbv advisering ontwikkeling Schiphol**

De **voorzitter** licht de agendapunten toe en geeft als eerste de SP het woord voor een toelichting.

INLEIDING

205 Mevrouw **De Groot** (SP) is blij met de brede maatschappelijke discussie over treinen en vliegen voor verschillende reisafstanden. Ze is benieuwd naar de insteek van de andere fracties en vraagt wat de commissie vindt van het idee van de Milieufederatie voor een grote HUB met een overstap tussen trein of bus en een supersnelle trein.

COMMISSIEBEHANDELING

210 De heer **Struben** (D66) merkt op dat niet alleen de BRS gaat over de invloed van het luchtverkeer op de omgeving, maar dat ook Schiphol daar invloed op heeft. Schiphol heeft daarnaast invloed op de bereikbaarheid en het autogebruik. Hij is voorstander van een multimodaal knooppunt voor vervanging van auto door trein, maar ziet daarvoor weinig ruimte op Schiphol zelf. Het Rijk is verantwoordelijk voor het complete plaatje. De bedrijvigheid in de regio floreert, maar bij
215 noodzakelijke investeringen moet naar het gebied als geheel worden gekeken. De inzet van de BRS is duidelijk, inclusief verplaatsing van bepaalde vluchten naar Lelystad, maar de inperking van nachtvluchten moet scherper worden aangezet, net als het beperken van het autogebruik ten gunste van het OV. Hij mist de verduurzaming van de luchthaven, bijvoorbeeld met investeringen in
220 biobrandstoffen, en maatregelen tegen ganzen. De afspraken over wonen en vliegen zijn duidelijk. Bezwaren van de KLM tegen bepaalde woningbouwplannen moeten wat hem betreft niet ontvankelijk zijn gezien de hinder in geluid, uitstoot en fijnstof die de luchtvaart produceert.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) refereert aan de interessante presentatie over het BAM-rapport, waaruit
225 duidelijk bleek dat er nog veel ook internationale railinfrastructuurinvesteringen nodig zijn om een goede concurrent van het vliegtuig te zijn. Zolang er geen tijdswinst is, moeten reizigers op een andere manier worden verleid om niet te vliegen. Ze roept GS op om te lobbyen voor het versterken van de nationale treininfrastructuur. Schiphol is veel in het nieuws. De luchthaven moet zich aan de afspraken houden, maar in juni zijn de normen al overschreden. De provincie moet de vinger aan de pols houden, want dit mag niet gebeuren. Ze roept GS op hard aan dit probleem te blijven werken en
230 meldt dat PS GS met argusogen volgen.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) meent dat bevoordeling van het vliegverkeer in internationaal verband opgelost moet worden. Investeren in railinfra is nodig en gewenst, maar leidt niet tot het
235 gewenste resultaat van concurrerende alternatieven op afstanden tot 750 kilometer. De provincie moet daaraan aandacht besteden bij het realiseren van het HSL-netwerk. De groei van luchthavens en vliegbewegingen staat overal onder druk. Ook luchtvaartmaatschappijen hebben dus belang bij een internationaal HSL-netwerk, omdat zij zich dan kunnen richten op de qua exploitatie gunstiger langere afstanden. Hij denkt dat het niet mogelijk is om vanuit alle plaatsen in Noord-Holland een snelle aansluiting op bus of trein mogelijk te maken, maar waar mogelijk moet het HSL-netwerk
240 aantrekkelijk worden gemaakt.

De heer **Kramer** (GroenLinks) wil geen verdere groei van Schiphol, omdat de nadelen van het vliegverkeer te groot zijn en eenzijdig op de vele omwonenden terechtkomen. Het advies van de BRS is op hoofdlijnen niet slecht, maar ook hier blijkt dat niet duidelijk is wat er van de centrale overheid
245 wordt gevraagd. Ditzelfde probleem speelt bij de Omgevingsvisie. Op sommige punten is de richting van het advies duidelijk, maar niet overal. Verplaatsing naar Lelystad gaat voorbij aan maatschappelijke problemen elders in de samenleving. Er is geen milieuruimte meer. De regels zijn

al overschreden en er wordt nog steeds niet gemeten. Meten is nodig om zicht op de problematiek te krijgen en de goede aanpak te kiezen. Hij steunt de uitbreiding van het treinnetwerk en het idee van een HUB en is fel tegenstander van woningbouw tegen beter weten in.

Mevrouw **Koning** (CDA) neemt de brief van de BRS aan de ORS voor kennisgeving aan. Het is positief dat er beter wordt gehandhaafd en de onderzoekspunten lijken haar nuttig. Het thema "trein versus vliegtuig" is heel interessant, maar het CDA wil het besluit over belastingheffingen overlaten aan de Tweede Kamer. Onderzoek wijst uit dat mensen vanwege het gemak en de reistijd voor het vliegtuig kiezen. Mevrouw Koning wil het gemak van de trein en de vindbaarheid van treininformatie dus verbeteren en is voorstander van de plannen om Schiphol te transformeren tot een betere overstapplaats op internationale treinen door verbetering van het OV naar Schiphol. Ze wil dat de overlast van Schiphol niet verder toeneemt en wil andere opties onderzoeken om het verkeer door Europa te verbeteren.

Mevrouw **De Groot** (SP) merkt op dat de provincie niet veel invloed heeft op Schiphol, maar is blij met de pogingen van GS. De SP ziet niets in woningbouw onder de rook van Schiphol, omdat de geluidshinder te groot is. De SP wil de overlast van Schiphol beperken en wil deze ook niet uitbreiden naar Lelystad.

De heer **Tekin** (ged.) dankt de SP voor agendering van dit agendapunt. Er is dagelijks veel aandacht in de media voor Schiphol. Dat is ook de uitdaging op dit dossier en de kern van het advies van de BRS: er moet een integrale afweging worden gemaakt op basis van alle dossiers zoals duurzaamheid, veiligheid en het komende RIVM-rapport over ultrafijnstof. De provincie streeft tegelijkertijd naar rechtszekerheid voor de bewoners. Er is nog geen Luchthavenverkeerbesluit, maar dit moet er snel komen. Het Rijk is het bevoegd gezag, ook op de internationale lijnen, de HSL en het vliegverkeer. De BRS kan wel regioliijnen aanpakken en meedenken over deze problematiek. Daarom heeft de ORS dit onderwerp opgenomen in drie critical reviews over de substitutie van vliegen voor kortereafstandreizen (ingebracht door de BRS), over wonen en vliegen (ingebracht door de bewoners), en over de schaarse capaciteit (ingebracht door de sector). Voor meer informatie hierover verwijst gedeputeerde naar de site van de Omgevingsraad. Er zijn bijeenkomsten op 26 november en 3 en 4 december. Hij hoopt dat PS daarbij aanwezig zijn.

De heer Tekin is op onderdelen ook nog niet tevreden, maar wil tijd nemen om alle informatie te verzamelen en dan een integrale afweging te maken over de toekomst van Schiphol. GS maken een pas op de plaats, maar willen wel de rechtszekerheid van de inwoners veilig stellen.

Mevrouw **De Groot** (SP) is blij met deze discussie en de aanvullende informatie over de BRS, maar vraagt zich af hoe mensen kunnen worden verleid om de trein te nemen. Goede prijzen en meer informatie over snel reizen zijn noodzakelijk. Ze vraagt of de provincie invloed op de beprijzing kan hebben en hoe het planologisch gemakkelijker kan worden om met de trein te reizen.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) vraagt wanneer de MER voor Schiphol gereed is.

De heer **Tekin** (ged.) legt uit dat de BRS invloed probeert uit te oefenen en daarom dit belangrijke onderwerp heeft aangemeld voor de critical reviews. GS zijn niet de eigenaar van de MER. Er is nog geen einddatum bekend, maar de MER is nodig voor de verdere discussie.

De **voorzitter** rondt de bespreking over het voorstel *Trein als alternatief voor vliegen. Onderzoek in opdracht van Natuur en Milieufederatie NH* en de brief *Inzet BRS aan ORS tbv advisering ontwikkeling Schiphol af*.

15. B-agenda Water

15a. Water: Kaderrichtlijn Water - Voortgangsrapportage 2018

De **voorzitter** licht het agendapunt toe en geeft als eerste de indiener van dit agendapunt het woord voor een toelichting.

INLEIDING

De heer **Bakker** (D66) benadrukt het belang van het behalen van de KRW-doelen, maar ziet dat uit de voortgangsrapportage weer een slecht resultaat blijkt. De provincie zal de doelen niet halen als op de huidige weg wordt voortgegaan. Hij vraagt of de commissie deze zorgen deelt en hoe de provincie kan opschalen, bijvoorbeeld door regionale analyses te koppelen aan maatregelen en

310 kosten. Hij wil weten of de gezamenlijke inbreng van de provincies naar de EU niet voorsorteert op het afwijken van de KRW-doelen en vraagt wanneer sprake is van disproportionele kosten.

COMMISSIEBEHANDELING

315 De heer **Voskuil** (PvdA) heeft contact gehad met de waterschappen, die hun inzet op maar ook de complexiteit van de oppervlaktewaterkwaliteit benadrukten. Hij vraagt wat GS nodig hebben van PS om de KRW-doelen te halen. Hij deelt zowel de zorg van D66 als de wens om de doelen te behalen.

320 Mevrouw **Koning** (CDA) leest in het rapport dat er ook zaken goed gaan, zoals het grondwaterbeeld, en dat aan de andere punten wordt gewerkt. Het waterkwaliteitsbeleid is noodzakelijk, maar behoeft nu geen verandering. Ze vraagt of de negatieve gevolgen van de riooloverstorten kunnen worden verholpen, maar ze denkt dat dit bij de waterschappen ligt.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) meent dat geen enkele van de 84 wateren aan de ecologische doelen voldoet, ook niet in 2021.

325 Mevrouw **Koning** (CDA) herhaalt dat er in het rapport ook dingen staan die wel goed gaan, zoals het grondwaterbeeld. Er wordt gewerkt aan de dingen die niet goed gaan.

330 Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vraagt of het CDA erkent dat er een groot probleem is en dat er een reëel risico is dat de huidige inzet onvoldoende is om de doelen te halen.

Mevrouw **Koning** (CDA) kan dat nu nog niet overzien. Er moet zeker aan gewerkt worden, maar dat staat ook in de rapportage.

335 De heer **Bouberg Wilson** (ONH) deelt de zorgen van D66 en verwijst naar het meest recente onderzoek van het Planbureau voor Leefomgeving (PBL) waarin onvoldoende vooruitgang wordt geconstateerd richting 2021. Hij ziet wel aangrijpingspunten in de Omgevingswet, omdat daarin een waterprogramma moet worden opgenomen.

340 Mevrouw **Vermaas** (PvdD) dankt D66 voor het agenderen van dit onderwerp. Er is een levensgroot probleem met het oppervlaktewater. De PvdD wil de oorzaken achter de problemen oplossen, te weten teveel mest en teveel landbouwgif. De provincie grijpt hierop niet in.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of de PvdD ook de andere oorzaken van de vervuiling erkent.

345 Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vraagt of het CDA erkent dat mest en landbouwgif een heel groot deel van de oorzaak van de vervuiling zijn.

350 Mevrouw **Koning** (CDA) erkent dat mest en gif vervuiling veroorzaken, maar ziet ook de andere oorzaken zoals de riooloverstort en de grote hoeveelheid inwoners van Nederland.

355 Mevrouw **Vermaas** (PvdD) focust op mest en gif als oorzaken. De heer Loggen heeft destijds toegezegd landelijk te pleiten voor strengere regels voor mest en landbouwgif indien de mestevaluatie daartoe aanleiding gaf. Dit bleek in 2016 het geval en ze vraagt of GS deze toezegging hebben uitgevoerd. Als nieuwe ideeën voor D66 noemt ze het poten van biologische bollen op schoolpleinen en in provinciewerken en het binnen Europa pleiten voor een verbod op de meest vervuilende chemische gifsoorten.

360 De heer **Kramer** (GroenLinks) wil niet inleveren op de KRW-ambities en -doelen, provinciaal noch internationaal, maar wil intensiveren als de doelen niet gehaald worden. Er moet een goede analyse van het probleem komen om vervolgens een hernieuwd plan van aanpak te maken, met serieuze aandacht voor bronmaatregelen. Hij ziet hierin een rol voor PS op basis van kennis van analytisch onderbouwde maatregelen.

365 Ook mevrouw **De Groot** (SP) deelt de zorgen van D66 over de doelen van de KRW en benadrukt dat de provincie te weinig doet. In dit tempo is verschuiving van het doeljaar of het niet behalen van de KRW-doelen onvermijdelijk. Ze steunt de al genoemde suggesties. Ze vraagt of de waterkwaliteit door de zomer en de droogte achteruit is gegaan en hoeveel tijd het kost om dit te verbeteren en ze wil weten of er ook plastic soep in de provinciale wateren drijft.

370 De heer **Loggen** (ged.) dankt D66 voor het opnieuw onder de aandacht brengen van dit onderwerp. Waterkwaliteit is echt nog een opgave voor de provincie, maar GS zijn alleen verantwoordelijk voor het grondwater. De kwaliteit daarvan is op orde. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het oppervlaktewater ligt primair bij de waterschappen, maar ook het Rijk heeft hierop invloed. De
375 provincie heeft gedaan wat in haar vermogen ligt met bijvoorbeeld de natuurvriendelijke oevers, de aanleg van de Markerwadden en het inspringen op kansen bij de Markermeerdijken. Gedeputeerde hoopt dat PS de huidige lijn doorzetten, met eventuele uitbreiding en verdieping, maar benadrukt dat dit wel financiële consequenties heeft. GS hebben nu het maximale haalbare gedaan binnen het budgettaire en wettelijke kader. Als PS meer budget beschikbaar stellen, kan de provincie meer doen.
380 GS willen aan de ambitie vasthouden en pleiten niet voor doelverlaging, zeker niet omdat de deadline in 2027 ligt. GS willen wel bezien of er een slimmere methodiek is dan het one out, all out-principe om meer recht te doen aan de diversiteit in alle landen, met bijvoorbeeld de verschillen tussen de bron en de delta van een rivier.
385 GS proberen zoveel mogelijk koppelingen te leggen met andere waterprojecten, ook bij de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Daarmee blijven de kosten overzichtelijk. De provincie heeft veel technische kennis. Gedeputeerde stelt voor om een technische briefing over waterkwaliteit te organiseren, waarbij ook de verantwoordelijkheden en de beïnvloedingssfeer van de provincie aan bod komt. Dat doet recht aan het onderwerp.
390 Aangaande zijn eerdere toezegging meldt hij dat hij, als de gelegenheid zich voordoet, deze boodschap zeker uitdraagt.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vraagt wat hij dan zegt.

395 De heer **Loggen** (ged.) zegt dan dat landbouw een van de elementen is die onlosmakelijk verbonden zijn met waterkwaliteit en dat een verbetering nodig is om de waterkwaliteit aan te pakken. Dit staat ook in zijn rapport Naar een adaptief watersysteem. De relatie is duidelijk, maar de verantwoordelijkheid voor deze actie ligt bij het Rijk.

400 Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vraagt of gedeputeerde bij het Rijk pleit voor strengere regels over mest en landbouwgif om de KRW-doelen te realiseren.

De heer **Loggen** (ged.) pleit altijd voor strengere regels als de provincie daaraan kan bijdragen, maar is nooit voor strengere regels dan Den Haag en Europa voorschrijven. In een gesprek hierover zal
405 gedeputeerde inbrengen dat alle mogelijke maatregelen aandacht verdienen en ook het Rijk oproepen tot actie. Hij wil als Noord-Holland en Nederland niet vooroplopen, om zo een level playing field te behouden.
De minister heeft een uitspraak gedaan over het verbod op glyfosaat met een vrijstelling voor enkele jaren. GS hebben hierover een mening, maar gaan er niet over.
De inkoop van biologische bollen valt in de portefeuille Inkoop.

410 Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vindt het inconsequent als GS wel over het one out, all out-principe willen praten, maar niet over glyfosaat.

415 De heer **Loggen** (ged.) roept mevrouw Vermaas op te streven naar een realistische provinciale rol.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) meent dat de toezegging van gedeputeerde niet is nagekomen.

420 De heer **Loggen** (ged.) herhaalt dat de rol en de beïnvloedingsmogelijkheden van de provincie duidelijk zijn.

De heer **Kramer** (GroenLinks) snapt de positie van GS, maar vraagt of GS acteren als de kwaliteit van het provinciale oppervlaktewater slecht is, ook al is het Rijk is verantwoordelijk.

425 De heer **Loggen** (ged.) herhaalt dat hij waar mogelijk pleit voor het handhaven van de ambitie en dus voor het nemen van maatregelen. De provincie heeft hierin geen verantwoordelijkheid. PS moeten GS realistische opdrachten meegeven.

GroenLinks pleit voor maatregelen die werken en GS pakken die verantwoordelijkheid op door extra inzet waar dat kan, zoals bij de Markerwadden.
430 Gedeputeerde refereert inzake de effecten van de droogte in de zomer aan de verdringingsreeks. De schade en de effecten daarvan worden nu geanalyseerd, maar hij heeft hierover nog geen verdere

informatie. Hij informeert PS te zijner tijd over deze analyse. De plastic soep in de oceanen komt niet in die hoeveelheid voor in Noord-Holland, maar waarschijnlijk bevat het water wel microplastics.

De commissie steunt desgevraagd het voorstel voor een technische briefing over waterkwaliteit.

435 TWEEDE TERMIJN

De heer **Bakker** (D66) is blij dat zijn zorg breed wordt gedeeld en dat de commissie en GS pleiten voor meer inzet. Hij is ook blij dat GS niet sturen op doelverlaging en vraagt of tijdens de technische briefing ook de droogteanalyses en bijpassende maatregelen worden besproken. D66 wil in dit licht
440 ook de budgettaire kaders voor de nieuwe Statenperiode goed bezien.

De heer **Voskuil** (PvdA) hoort dat GS vooral budget nodig hebben. PS moeten dit in de nieuwe periode bezien. Hij vraagt of de waterschappen het maximaal haalbare doen.

445 Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of de provincie invloed heeft op de riooloverstort. Ze meent dat gedeputeerde geen extra inzet heeft toegezegd. Met nog acht jaar te gaan is een negatieve conclusie voorbarig. Het is goed dat GS doorgaan op de ingeslagen weg.

450 De heer **Bouberg Wilson** (ONH) herhaalt dat het PBL aangeeft dat de provincie de KRW-doelen op basis van de huidige inzet niet haalt. GS verwijzen naar de wettelijke taken van de provincie, maar onder de Omgevingswet wijzigen deze. Hij roept op deze wijziging mee te nemen in de technische briefing en dan ook een overzicht te geven van de taken van de waterschappen en van de provincie.

455 De heer **Loggen** (ged.) neemt de vraag van de ONH mee in de technische briefing. Riooloverstort is een serieus probleem, dat zeker een rol speelt bij waterkwaliteit. De waterschappen zijn een democratisch gelegitimeerd orgaan met een eigen controlerende macht. Hij ziet dat de waterschappen serieus aan de slag zijn en zoekt waar mogelijk de samenwerking, bijvoorbeeld met het Landbouwportaal. Hiermee worden agrariërs verleid om vrijwillig aanvullende maatregelen te nemen met financiering door de provincie en de waterschappen.

460 De heer **Voskuil** (PvdA) hoort dat de gestelde kaders voldoende worden opgepakt.

De heer **Loggen** (ged.) is blij met het enthousiasme voor de technische briefing. Dit doet recht aan het belang van het onderwerp en de rol en verantwoordelijkheden van de provincie hierbij.

465 De heer **Voskuil** (PvdA) vraagt of de waterschappen ook uitgenodigd worden voor de technische briefing, zodat PS het complete beeld krijgen.

De heer **Loggen** (ged.) vindt dit een goed idee.

470 De **voorzitter** rondt de bespreking over de *Kaderrichtlijn Water - Voortgangsrapportage 2018 af*.

16. Sluiting

475 De **voorzitter** meldt dat er negen aanmeldingen zijn voor het werkbezoek aan Vliegveld Lelystad.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) heeft naar aanleiding van de actualiteit een rondvraag voor de heer Bond. De **voorzitter** stelt haar gezien de afwezigheid van de heer Bond voor deze vraag schriftelijk te stellen.

480 De **voorzitter** sluit de vergadering om 20.15 uur.

Agenda Natuur, Landbouw, Water & Milieu

Datum	29-10-2018
Tijd	12:30 – 16:55
Locatie	Vergaderzaal 1.4
Voorzitter	Hermen de Graaf
Omschrijving	Let op: Alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inloophalfuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 ca. 30 minuten eerder beginnen.

Voorafgaand aan de vergadering is er een BOT-overleg voor de commissieleden over Natuurcompensatie (12.30–13.30 uur).

De aanvangstijd van de reguliere commissievergadering is aangepast naar 13.30 uur.

– De vergadering is live te volgen via: noord-holland.stateninformatie.nl/

Vergadering gebaseerd op 5 vergaderuren (incl. uitloopvergadering op 08–11–2018)

De B-agendapunten worden besproken in een uitloopvergadering op donderdagavond 8 november (uitloopdatum voor commissies) van 18.30 tot ca. 20.00 uur

Afhankelijk van de tijd wordt de B-agenda Water wel op 29-10-2018 behandeld (Agendapunt 14.a.)

0	BOT-overleg Natuurcompensatie
12:30	Alleen voor PS- en duocommissieleden
1	Opening en mededelingen
13:30	
2	Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, lange termijn agenda moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda
13:35	

- 3** **Inspreekhalftuur**
13:40
- 4** **A-agenda Natuur**
- 4.a** **Natuur: Voordracht Programma Natuurontwikkeling 2019–2023 (A-agenda NLWM 29–10–2018)**
14:10
- Het Programma Natuurontwikkeling (PNO) bundelt de oude planfiguren Natuurbeheerplan en Provinciaal Meerjarenprogramma Groen. Bovendien bevat dit PNO een actualisatie van het ‘groene grondbeleid’.
- U kunt de voordracht met elkaar en de gedeputeerde bespreken en PS adviseren voor de Statenvergadering van 12 november.
- 4.b** **Natuur: Initiatiefvoorstel PvdD 'Groen doet kinderen goed' (A-agenda NLWM 24–09–2018)**
14:40
- U kunt het initiatiefvoorstel met advies van GS bespreken met de indiener, met de commissieleden en de gedeputeerde, en PS adviseren voor de PS-vergadering van 12 november.
- 5** **A-agenda Milieu**
- 5.a** **Milieu: Voordracht wijziging Provinciale Milieuverordening 2018, tranche 10A (A-agenda NLWM 29–10–2018)**
15:10
- De commissie kan de voordracht bespreken met de gedeputeerde en adviseren voor de Statenvergadering van 12 november.
- 6** **A-agenda Algemeen**
- 6.a** **Begroting 2019 en Memorie van Antwoord (A-agenda alle commissies)**
15:20
- Voorstel voor behandeling:
- Aan de commissie wordt gevraagd die onderdelen van de Programmabegroting en Memorie van Antwoord te bespreken, waarvoor de commissie verantwoordelijk is.
- Het advies van de commissie zal in de vorm van het verslag aan PS worden toegezonden voor de PS vergadering van 12 november 2018.
- 6.b** **Concept programmabegrotingen 2019 IPO en BIJ12**
16:05

Conform de afspraak in de PS vergadering 18 december 2017 worden de concept programmabegrotingen 2019 IPO en BIJ12 in alle commissies behandeld.

De voordracht zal worden behandeld in de PS vergadering van 12 november 2018.

7
16:20 **Rondvraag gedeputeerde Tekin en terugkoppeling deelname
gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa**

8
16:25 **Rondvraag gedeputeerde Bond en terugkoppeling deelname
gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa**

9 **A-agenda Water**

9.a
16:30 **Water: Voordracht wijziging Waterverordeningen Hoogheemraadschap Hollands
Noorderkwartier, Hoogheemraadschap Rijnland en Waterschap Amstel, Gooi &
Vecht (A-agenda NLWM 29-10-2018)**

De commissie kan de voordracht bespreken met de gedeputeerde en adviseren voor de Statenvergadering van 12 november.

9.b
16:35 **Water: Voordracht wijziging reglement van bestuur Hoogheemraadschap
Rijnland (A-agenda 29-10-2018)**

De commissie kan de voordracht bespreken met de gedeputeerde en adviseren voor de Statenvergadering van 12 november.

9.c
16:40 **Water: Voordracht wijziging reglement van bestuur Hoogheemraadschap
Hollands Noorderkwartier (A-agenda 29-10-2018)**

De commissie kan de voordracht bespreken met de gedeputeerde en adviseren voor de Statenvergadering van 12 november.

10
16:45 **Rondvraag gedeputeerde Loggen en terugkoppeling deelname
gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa**

11
16:50 **Schorsing tot uitloopvergadering 08-11-2018**

*Afhankelijk van de tijd wordt de B-agenda Water wel op 29-10-2018 behandeld
(Agendapunt 14.a.)*

Hervatting uitloopvergadering 08-11-2018

12 B-agenda Natuur

- 12.a **Natuur: Voornemen tot uittreding als participant stichting Goois Natuurreservaat (C-agenda NLWM 24-09-2018, B-agenda NLWM 29-10-2018 op verzoek PvdD)**
Toelichting PvdD

13 B-agenda Milieu

- 13.a **Milieu: Discussienota GL/SP: aardgaswinning Kleine velden (B-agenda NLWM 29-10-2018)**
Op verzoek van GroenLinks en SP. Zie discussienota met behandelvoorstel in de bijlage.
- 13.b **Schiphol/Mobiliteit: Trein als alternatief voor vliegen. Onderzoek i.o. Natuur en Milieufederatie NH (B-agenda NLWM 29-10-18 op verzoek van SP, C-agenda NLWM 25-06-2018 (leidend) en M&F)**
Agendering op verzoek van de SP (mw. De Groot).

Behandelvoorstel:

Op welke wijze kan de provincie Noord-Holland bijdragen aan een dergelijk vlieggedrag?

- Wil GS, wil PS, de rijksoverheid beïnvloeden en maatregelen voorstellen als vliegbelasting, belasting op kerosine e.d. zodat het reizen met de trein even duur of goedkoop wordt als vliegen?
- Wil GS, wil PS, het via de concessies in het openbaar vervoer mogelijk maken vanuit alle uithoeken van de provincie snel naar de vertrekplaats van het internationaal treinverkeer/busverkeer te komen?
- Wil GS, wil PS, de zakelijke reizigers erop wijzen dat het ook mogelijk is om te vergaderen via videoconferencing. Dan hoeft er in principe geen vliegreis gemaakt te worden.
- Wil GS, wil PS, de punten, genoemd in de brief van de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland ook bespreken?

(Een uitgebreid behandelvoorstel met motivatie treft u in de bijlage).

14 B-agenda Water

14.a Water: Kaderrichtlijn Water – Voortgangsrappportage 2018 (C-agenda NLWM 25-06-2018, op verzoek D66 B-agenda 29-10-2018)

Agendering op verzoek van D66 (dhr. Rook)

Behandelveorstel:

Voordat de discussie over het wel of niet behalen van de doelen wordt gestart, wil ik graag met de commissie bespreken wat ze van de resultaten vinden en of partijen bereid zijn om de rol die de provincie aan de orde te stellen.

D66 vindt dat we goede stappen hebben gezet om de kwaliteit afgelopen jaren structureel te verbeteren. Het is niet genoeg. Overheden kijken teveel naar elkaar. Vanuit de Provincie Noord-Holland hebben we een rol en invloed. De Provincie is geen waterkwaliteit beheerder, maar stelt wel de kaders. En de kwaliteit van het water kan verbeteren als ook de ruimtelijke vraagstukken worden aangepakt.

Ruimtelijk zetten we als Provincie de kaders en kunnen we dingen mogelijk maken die ten gunste komen aan het water. De waterschappen doen de voorstellen aan de Provincie. Ook kan de Provincie zelf nog meer maatregelen treffen in het kader van natuurdoelen, ecologische oevers etc.

Van het college hoort D66 graag in de commissie welke richtingen we als provincie nog kunnen inslaan om deze problematiek nog beter aan te pakken.

(Een uitgebreid behandelvoorstel met motivatie treft u in de bijlage).

15 Sluiting

C-Agenda NLWM 29-10-2018

16 C-agenda Algemeen

16.a Heel PS: Maandelijks MRA Raads en Statenleden bericht – editie 19 (c-agenda M&F en EEB 15-10-2018, NLWM en R&W 29-10-2018)

16.b Laatste begrotingswijziging 2018 (A-agenda M&F 15-10-2018 en C-agenda's EEB 15-10-2018, NLWM en R&W 29-10-2018)

17 C-agenda Natuur

17.a Natuur: Ingekomen mail aan commissie Aftakeling van natuur en biodiversiteit (C-agenda NLWM 29-10-2018)

17.b Natuur: Tussenrapportage verkenningsjaar NNN (C-agenda NLWM 29-10-2018)

17.c Natuur: Wijziging uitvoeringsregeling natuur- en landschapsbeheer 2016-2021 (SVNL 2016-2021) (C-agenda NLWM 29-10-2018)

17.d Natuur: Openstellingsbesluit 2019 Natuurbeheer (C-agenda NLWM 29-10-2018)

18 C-agenda Milieu

18.a Milieu: Gebiedsbeheerplan Dammerweg e.o. Nedrhorst den Berg conform Wet bodembescherming (C-agenda NLWM 29-10-2018)

18.b Milieu/Energie: Ingekomen Persbericht 'Stop de biomassacentrale van Nuon in Diemen' (C-agenda NLWM 29-10-2018 (leidend) en C-agenda EEB 26-11-2018)

19 C-agenda Landbouw & Faunabeheer

19.a Grond/Fauna: Beantwoording openstaande vraag over Jachtverhuurtarieven (PS 08-10, C-agenda M&F 15-10-18 (leidend) en NLWM 29-10-2018)

20 C-agenda Water

20.a Water: Ernstige bezwaren dijkverzwaring Scharwou (ingekomen brief i.h.k. Markermeerdijken) (C-agenda NLWM 29-10-2018)

20.b Water: Verhoging subsidieplafond uitvoeringsregeling co-financiering Waddenfonds 2014 (C-agenda NLWM 29-10-2018)

- 20.c Water: Ontwerpbesluit wijziging Reglement voor het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (C-agenda NLWM 29-10-2018)
- 20.d Water: Goedkeuring projectplan versterking Zeedijk 't Horntje (C-agenda NLWM 29-10-2018)

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. A. Don

BEL/GRN

Telefoonnummer +31235144261

dona@noord-holland.nl

INGEKOMEN - 5 JULI 2018

1 | 4

**Betreft: voornemen tot uittreding als participant uit de Stichting
Goois Natuurreservaat**

Verzenddatum

- 5 JULI 2018

Kenmerk

924625 1083543/

Geachte leden,

Uw kenmerk

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het voornemen van ons college ter kennis om per 1 januari 2019 uit te treden als participant uit de Stichting Goois Natuurreservaat (GNR). Tot dit voornemen hebben wij op 3 juli jl. besloten. Hieronder lichten wij ons besluit nader toe.

1. Inleiding

De Stichting Goois Natuurreservaat (GNR) heeft als statutaire doelstelling 'de instandhouding van het natuurschoon in het Gooi door de verkrijging van aldaar gelegen terreinen, teneinde deze ten eeuwige dage ongeschonden als natuurreservaat te behouden en aan het publiek door vrije toegang tot die terreinen onder eventueel te stellen bepalingen, het genot van dat natuurschoon te verzekeren'. In de stichting participeren de gemeenten Hilversum, Gooise Meren, Laren, Huizen, Blaricum en Amsterdam en de provincie Noord-Holland. In de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen de participanten in de Stichting uit 1992 is vastgelegd dat de participanten jaarlijks een bepaald percentage van het exploitatietekort van het GNR betalen. Voor de provincie betreft dat 25%, voor de gemeente Amsterdam 10% en voor de Gooise gemeenten tezamen 65%, te verdelen naar rato van het inwonersaantal.

Het besluit van de gemeente Amsterdam uit 2012 om uit het GNR te treden en het besluit van de provincie uit 2015 om de participantenbijdrage te fixeren op jaarlijks € 510.000, vormden in 2016 de aanleiding voor het bestuur van het GNR om een traject te starten tot aanpassing van de SOK. Voor de gemeente Amsterdam vormde dat besluit de aanleiding om, in afwachting van de uitkomst van dat traject, de in 2013 gestarte juridische procedure over uittreding stop te zetten op het moment dat de Hoge Raad op 15 april 2016 de zaak heeft terugverwezen naar het Gerechtshof in Den Haag. Sinds eind 2016 vinden daartoe gesprekken plaats tussen de participanten in het GNR. Hierover zijn uw Staten regelmatig geïnformeerd door onze portefeuillehouder, voor het laatst in de vergadering van uw Statencommissie NLWM van 29 januari 2018.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

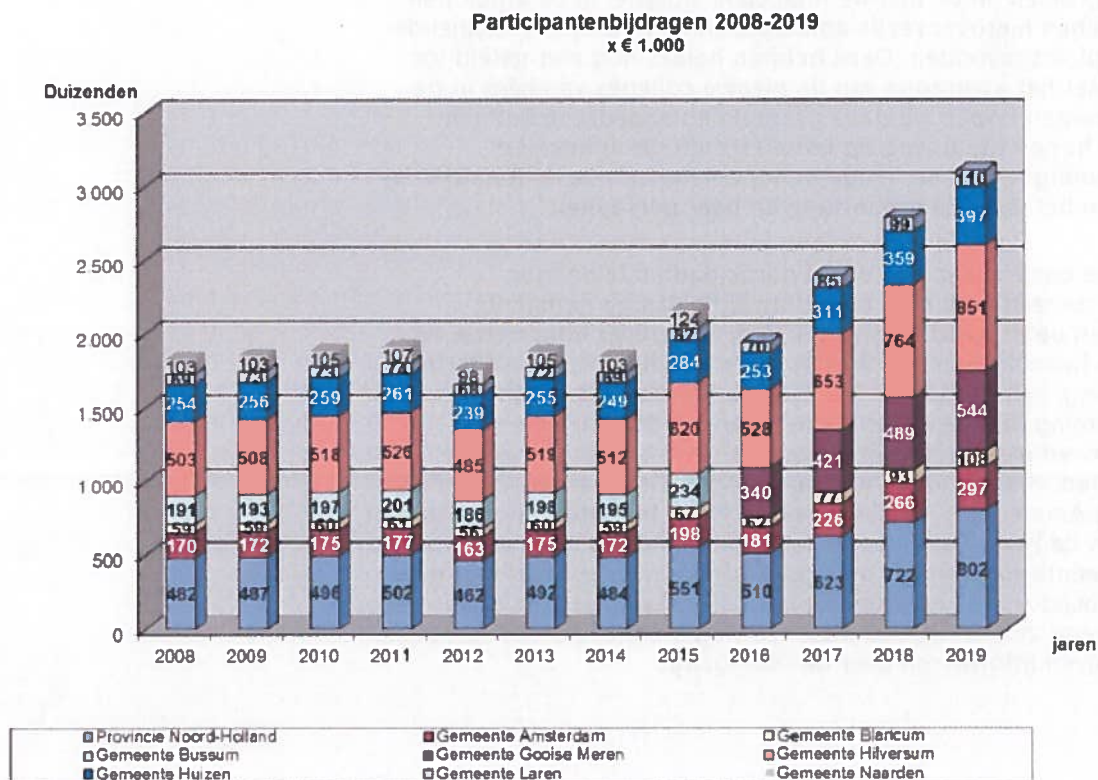
Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

De SOK kan uitsluitend worden aangepast als alle participanten daarmee instemmen.

2. Wens tot uittreden als participant in de stichting

Ons college heeft besloten dat ook voor de provincie uittreding uit het GNR gewenst is. Dit heeft te maken met een aantal factoren, die wij hierna toelichten.

- Wij zijn van mening dat het, vanuit het oogpunt van gelijkberechtiging, niet langer gewenst is om aan het GNR, als enige terreinbeherende organisatie, naast de reguliere SNL-subsidie voor natuurbeheer (deze bedraagt op dit moment € 485.000,- per jaar), ook nog een bijdrage in het exploitatietekort te verlenen. Vergelijkbare organisaties, zoals Natuurmonumenten, Landschap Noord-Holland of Staatsbosbeheer, ontvangen een dergelijke bijdrage evenmin. Wij zien geen reden waarom voor het GNR deze uitzonderingssituatie gehandhaafd moet blijven worden.
- Wij zijn van mening dat het, vanuit oogpunt van *good governance*, ongewenst is om mee te besturen in een organisatie waaraan wij tevens subsidie verlenen en waarvan wij ook vergunningaanvragen moeten beoordelen (bijvoorbeeld in het kader van de Wet natuurbescherming).
- Wij hebben in onze Agenda Groen (2013) reeds geconstateerd dat het GNR als kleine organisatie kwetsbaar is. Om deze reden waren en blijven wij groot voorstander van een structureel samenwerkingsverband tussen het GNR en een (of meerdere) andere organisatie(s), ter versterking van de financieel en organisatorisch kwetsbare positie van het GNR. Helaas is een dergelijke samenwerking niet tot stand gekomen. Wij betreuren dit en zijn niet bereid om de kosten die daarvan het gevolg zijn, te dragen. Deze kosten blijven stijgen en daarmee ook onze participantenbijdrage; dit in weerwil van ons besluit van eind 2015 om niet méér te willen bijdragen dan € 510.000,- per jaar. Sinds 2016 is onze bijdrage opgelopen naar € 623.020,- voor 2017 en € 722.380,- voor 2018. Wij hebben steeds geweigerd in te stemmen met genoemde begrotingen, maar deze zijn steeds bij meerderheid door het bestuur van het GNR vastgesteld, waarna wij op basis van de SOK gedwongen zijn om de verhoogde bijdrage te betalen. Een daling van het exploitatietekort, waartoe de extra investeringen juist zouden worden gedaan, wordt nog niet voorzien; volgens de concept-begroting 2019 stijgt onze bijdrage verder naar € 801.610,-. Overigens dragen wij zelfs méér bij dan de in de SOK vastgelegde 25%, omdat wij om historische redenen aan de component 'beheer rijwielpaden' ruim 40% betalen. Onderstaande tabel uit de concept-begroting 2019 geeft een goed beeld van de kostenstijging in de afgelopen jaren.



De hierboven genoemde factoren maken dat onze positie in het GNR nu een geheel andere is dan ten tijde van het coalitieakkoord uit 2015, waarin wij nog hebben uitgesproken te willen blijven participeren in het GNR. Wij hebben de wens om per 1 januari 2019 uit het GNR te treden. Het GNR is en blijft voor ons een belangrijke partner bij de uitvoering van ons beleid voor natuur, recreatie, landschap en erfgoed. Dat zal ook in de toekomst niet veranderen, zoals ook andere terreinbeherende organisaties belangrijke partners van ons zijn. Echter, wij vinden het niet langer passend om mee te besturen in de stichting en een aanvullende bijdrage te verlenen die andere terreinbeherende organisaties niet ontvangen. Wel kan het GNR aanspraak blijven maken op een subsidie voor natuurbeheer (de hiervoor genoemde SNL-subsidie; zoals de andere terreinbeherende organisaties die ook ontvangen) en op subsidiebijdragen voor bijvoorbeeld de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland, natuurbruggen en voor vrijwilligersondersteuning en natuur- en milieueducatie (programma 'Betrekken bij Groen'). Hierin verandert, ook na onze uittreding, niets en blijft de positie van het GNR dezelfde als die van de andere terreinbeherende organisaties.

3. Onderhandeling over uittreding en juridische positie

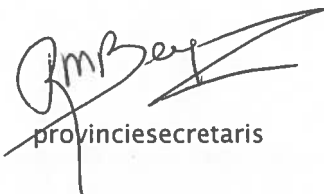
De SOK, noch de statuten van het GNR (beide bijgevoegd), kennen een mogelijkheid tot uittreding. Om deze reden streven wij ernaar om met de Gooise gemeenten en met de gemeente Amsterdam tot een minnelijke overeenstemming te komen over uittreding. Bij uittreding zal naar verwachting een aantal jaren onze participantenbijdrage moeten worden doorbetaald - al dan niet in de vorm van een eenmalige afkoopsom - om zo de resterende participanten de gelegenheid te

geven 'in te groeien' in de nieuwe financiële situatie. In de afgelopen maanden hebben hierover reeds ambtelijk en bestuurlijk verkennende gesprekken plaatsgevonden. Deze hebben helaas nog niet geleid tot consensus. Met het aantreden van de nieuwe colleges van b&w in de Gooise gemeenten hopen wij deze gesprekken spoedig te kunnen hervatten en hopen wij alsnog op korte termijn tot minnelijke overeenstemming te komen, mede in het belang van de continuïteit en zekerheid van het GNR als organisatie en haar personeel.

Mochten deze gesprekken tussen de participanten leiden tot bestuurlijke overeenstemming over uittreding van de gemeente Amsterdam en de provincie, dan zullen wij u hierover informeren en zullen wij de financiële consequenties, waarschijnlijk via de Kaderbrief of de begroting, aan uw Staten voorleggen. Mocht bestuurlijke overeenstemming niet haalbaar blijken, dan zal de provincie een juridische procedure starten om uittreding langs juridische weg te bewerkstelligen. Hierbij zullen wij waar mogelijk samen optrekken met de gemeente Amsterdam en alle mogelijkheden benutten die de laatste uitspraak van de Hoge Raad der Nederlanden biedt. In deze uitspraak is voor de gemeente Amsterdam de mogelijkheid open gehouden om de juridische procedure te hervatten bij het Gerechtshof te Den Haag. Vanzelfsprekend zullen wij, ook als deze weg dient te worden gekozen, uw Staten blijven informeren over de voortgang.

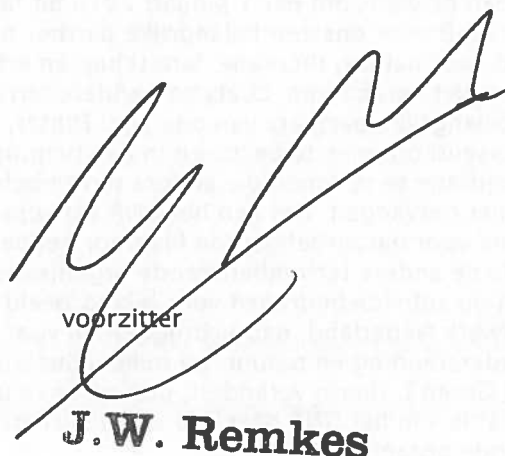
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

3 bijlage(n)

Afschrift van brief aan Hilversum (identieke brief is aan de overige participanten in het GNR en aan het bestuur van GNR gestuurd)
Samenwerkingsovereenkomst participanten GNR
Statuten GNR



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Hilversum
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. A. Don

BEL/GRN

Telefoonnummer +31235144261

dona@noord-holland.nl

1 | 3

**Betreft: uittreding als participant uit de Stichting Goois
Natuurreservaat**

Verzenddatum

- 5 JULI 2018

Kenmerk

924625/1088713

Geacht college,

Uw kenmerk

Hierbij informeren wij u over ons voornemen van 3 juli jl. om per 1 januari 2019 uit te treden als participant in de Stichting Goois Natuurreservaat (GNR).

Het beschermen en het ontwikkelen van de natuur in het Gooi, die deel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland, de bijzondere landschappen, het cultuurhistorisch erfgoed en de recreatieve mogelijkheden, zijn voor ons een belangrijk beleidsdoel. Dit is altijd zo geweest en zal ook in de toekomst zo blijven. Wij hebben sinds de jaren '30 van de vorige eeuw met de participanten in het GNR samengewerkt om deze doelen te verwezenlijken. Een besluit om uit de stichting te treden, nemen wij dan ook niet lichtvaardig. Wij zullen in deze brief toelichten waarom wij hiertoe hebben besloten, waarbij wij benadrukken dat wij ook in de toekomst graag met de Gooise gemeenten en met het GNR blijven samenwerken aan genoemde beleidsdoelen, en hierin ook willen blijven investeren.

Reden om uit te treden uit het Goois Natuurreservaat

Wij zijn van mening dat het, vanuit het oogpunt van gelijkberechtiging, niet langer gewenst is om aan het GNR, als enige terreinbeherende organisatie, naast de reguliere SNL-subsidie voor natuurbeheer (deze bedraagt op dit moment € 485.000,- per jaar), ook nog een bijdrage in het exploitatietekort te verlenen. Vergelijkbare organisaties, zoals Natuurmonumenten, Landschap Noord-Holland of Staatsbosbeheer, ontvangen een dergelijke bijdrage evenmin. Wij zien geen reden waarom voor het GNR deze uitzonderingssituatie gehandhaafd moet blijven worden.

Daarnaast zijn wij van mening dat het, vanuit oogpunt van good governance, ongewenst is om mee te besturen in een organisatie waaraan wij tevens subsidie verlenen en waarvan wij ook

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

vergunningaanvragen moeten beoordelen (bijvoorbeeld in het kader van de Wet natuurbescherming).

Ten slotte hebben wij in onze Agenda Groen (2013) reeds geconstateerd dat het GNR als kleine organisatie kwetsbaar is. Om deze reden waren en blijven wij groot voorstander van een structureel samenwerkingsverband tussen het GNR en een (of meerdere) andere organisatie(s), ter versterking van de financieel en organisatorisch kwetsbare positie van het GNR. Helaas is een dergelijke samenwerking niet tot stand gekomen. Wij betreuren dit en zijn niet bereid om de kosten die daarvan het gevolg zijn, te dragen. Deze kosten blijven stijgen, waardoor ook onze participantenbijdrage blijft stijgen, in weerwil van ons besluit van eind 2015 om niet méér te willen bijdragen dan € 510.000,- per jaar. Deze kosten blijven stijgen en daarmee ook onze participantenbijdrage; dit in weerwil van ons besluit van eind 2015 om niet méér te willen bijdragen dan € 510.000,- per jaar. Sinds 2016 is onze bijdrage opgelopen naar € 623.020,- voor 2017 en € 722.380,- voor 2018. Wij hebben steeds geweigerd in te stemmen met genoemde begrotingen, maar deze zijn steeds bij meerderheid door het bestuur van het GNR vastgesteld, waarna wij op basis van de SOK gedwongen zijn om de verhoogde bijdrage te betalen. Een daling van het exploitatietekort, waartoe de extra investeringen juist zouden worden gedaan, wordt nog niet voorzien; volgens de concept-begroting 2019 stijgt onze bijdrage voor 2019 verder naar € 801.610,-. Overigens dragen wij zelfs méér bij dan de in de SOK vastgelegde 25%, omdat wij om historische redenen aan de component 'beheer rijwielpaden' ruim 40% betalen.

De hierboven genoemde redenen maken dat onze positie in het GNR nu een geheel andere is dan ten tijde van het coalitieakkoord uit 2015, waarin wij nog hebben uitgesproken te willen blijven participeren in het GNR. Wij hebben de wens om per 1 januari 2019 uit het GNR te treden.

Gesprekken over uittreding

Het afgelopen jaar hebben de participanten in het GNR gezamenlijk verkend onder welke (financiële) voorwaarden de provincie en de gemeente Amsterdam zouden kunnen uittreden als participant in het GNR. Hierbij hebben wij steeds het belang van continuïteit en zekerheid voor het GNR als organisatie en haar personeel, voor ogen gehad. Deze gesprekken, onder leiding van de heer Krol van adviesbureau CommonEye, hebben wij ervaren als een belangrijke poging om tot minnelijke overeenstemming te komen over de toekomst van het GNR en de financiële voorwaarden voor uittreding van provincie en de gemeente Amsterdam. Wij betreuren het dat deze poging niet tot resultaat heeft geleid en dat, mede op verzoek van de Gooise gemeenten, CommonEye haar werkzaamheden heeft beëindigd. Wij blijven graag bereid deze gesprekken te hervatten. Tegelijkertijd zien wij ons echter genoodzaakt ook voorbereidingen te treffen voor een juridische procedure, mochten de ambtelijke en bestuurlijke gesprekken niet op korte termijn tot resultaat leiden. Zowel ons belang,



als dat van het GNR, zijn immers gediend bij duidelijkheid op zo kort mogelijke termijn.

Ten slotte

Wij benadrukken dat wij ook in de toekomst graag met de Gooise gemeenten en met het GNR blijven samenwerken aan het behoud en de ontwikkeling van natuur, landschap, cultuurhistorisch erfgoed en recreatieve mogelijkheden in het Gooi. Wij blijven ook bereid om hierin te investeren; onze bijdragen via het SNL (natuurbeheer), Programma Natuurontwikkeling (voor NNN, ecoducten en recreatieve maatregelen) en Programma Betrekken bij Groen (voor vrijwilligersondersteuning en natuur- en milieueducatie), staan niet ter discussie. Wij hebben echter goede redenen om onze bijdrage niet langer te leveren als participant in het GNR, maar in een nieuwe verhouding tot de Gooise gemeenten en het GNR. Wij hopen dat wij deze nieuwe verhouding op een goede manier kunnen vormgeven en nodigen u uit hierover het gesprek met ons aan te gaan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
R.M. Bergkamp


voorzitter
J.W. Remkes

O V E R E E N K O M S T

tussen

de provincie Noord-Holland
de gemeenten Amsterdam, Blaricum,
Bussum, Hilversum, Huizen, Laren en
Naarden

met betrekking tot de

"STICHTING GOOISCH NATUURRESERVAAT"

juni/juli 1992

Overeenkomst met betrekking tot de
"Stichting Gooisch Natuurreservaat".

De ondergetekenden :

1. de provincie Noord-Holland, gevestigd te Haarlem, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Commissaris der Koningin, prof. dr. J.A. van Kemenade, uitvoering gevend aan het besluit van Provinciale Staten nr. 10 d.d. 18 mei 1992,
2. de gemeente Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. Ed. van Thijn, uitvoering gevend aan het raadsbesluit nr. 361 d.d. 13 mei 1992,
3. de gemeente Blaricum, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester, mevrouw A.J. Le Coultre-Foest, uitvoering gevend aan het raadsbesluit nr. 189 d.d. 9 april 1992,
4. de gemeente Bussum, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. W.J.M. Holthuizen, uitvoering gevend aan het raadsbesluit nr. RV92.093 d.d. 9 juli 1992,
5. de gemeente Hilversum, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester, mevrouw J.G. Kraaijeveld-Wouters, uitvoering gevend aan het raadsbesluit nr. 27 d.d. 12 februari 1992,
6. de gemeente Huizen, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. W.K. Hoekzema, uitvoering gevend aan het raadsbesluit nr. 9 d.d. 13 februari 1992,
7. de gemeente Laren, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer L.H.Th. Hendriks, uitvoering gevend aan het raadsbesluit nr. B36/92 d.d. 25 maart 1992,
8. de gemeente Naarden, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer J.A.M. Patijn, uitvoering gevend aan het raadsbesluit nr. 28 d.d. 16 maart 1992,

hierna te noemen "partijen";

overwegende dat het wenselijk is de door hen gemaakte afspraken met betrekking tot de bijdragen in de geldmiddelen van de statutair te Hilversum gevestigde "Stichting Gooisch Natuurreservaat", hierna te noemen "de stichting", schriftelijk vast te leggen;

gelezen de aan deze overeenkomst gehechte toelichting d.d. juni/juli 1992;

gelezen de bij besluit van 3 juli 1991 van het algemeen bestuur der stichting vastgestelde statuten voor de stichting (notariële akte d.d. 20 december 1991), hierna te noemen "statuten";

komen overeen als volgt :

Artikel 1

1. Met inachtneming van het bepaalde in de leden 2 tot en met 6 van dit artikel en met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 2 en 3 dragen partijen bij in het nadelig saldo van de stichting over enig boekjaar, tot uitdrukking komend in de overeenkomstig de statuten voor dat jaar vastgestelde rekening, volgens de volgende verdeelsleutel :
de provincie Noord-Holland voor 25%, de gemeente Amsterdam voor 10% en de gemeenten Blaricum, Bussum, Hilversum, Huiszen, Laren en Naarden gezamenlijk voor 65%, waarbij laatstgenoemde zes gemeenten hun gemeenschappelijke bijdrage onderling verdelen naar rato van het inwonertal dat die gemeenten hebben op 1 januari van het betreffende boekjaar, zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek.
2. De grootte van de gezamenlijke jaarlijkse bijdrage van partijen zal steeds voor vijfjaarlijkse opeenvolgende perioden door partijen worden vastgesteld en wel op het gemiddelde geraamde jaarexploitatietekort te berekenen op basis van de overeenkomstig de statuten door de stichting gepresenteerde voortschrijdende meerjarenbegroting, in welke meerjarenbegroting door de stichting geen ramingen zijn opgenomen terzake van eventuele algemene loon- en prijsstijgingen, van vanwege de stichting toe te kennen (periodieke) salarisverhogingen en van kostenconsequenties verbonden aan eventuele extreme calamiteiten.
3. De eerste vijfjaarlijkse periode omvat de boekjaren 1992 tot en met 1996, waarin de gezamenlijke jaarlijkse bijdrage van partijen - overeenkomstig het bepaalde in lid 2 van dit artikel - is vastgesteld op f 1.463.000,-- (loon- en prijspeil 1991).

4. Geen der partijen is gehouden in enigerlei jaar aan de dekking van het nadelig saldo meer bij te dragen dan haar aandeel, - volgens de in lid 1 van dit artikel genoemde verdeelsleutel - in het bedrag als genoemd in lid 3 van dit artikel, afgezien van haar aandeel - eveneens volgens de in lid 1 van dit artikel genoemde verdeelsleutel - in :
 - a. de stijging van het nadelig saldo die een gevolg is van loonstijgingen, vastgesteld op basis van de feitelijke gegevens, die voortvloeien uit salarismaatregelen zoals deze worden toegepast voor ambtenaren in dienst van de provincie Noord-Holland, aangezien de Rechtspositieregeling voor medewerk(st)ers van de Stichting Gooisch Natuurreservaat is gebaseerd op de Rechtspositieregelingen Noord-Holland;
 - b. de stijging van het nadelig saldo die een gevolg is van prijsstijgingen, vastgesteld aan de hand van de jaarindexcijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek, reeks voor werknemersgezinnen;
 - c. de stijging van het nadelig saldo die een gevolg is van vanwege de stichting aan haar medewerk(st)ers toegekende (periodieke) salarisverhogingen.
5. De kostenconsequenties van extreme calamiteiten, waarmede de stichting mocht worden geconfronteerd en die het gevolg zijn van externe (niet te beïnvloeden) oorzaken blijven voor partijen bespreekbaar.
6. Teneinde eventuele tegenvallers binnen de jaarbegroting op te kunnen vangen, is het de stichting toegestaan om een egalisatiefonds in te stellen, waarin eventuele exploitatieoverschotten kunnen worden gestort, met dien verstande dat aan bedoeld egalisatiefonds een plafond wordt verbonden van maximaal 10% van het jaarlijks exploitatietekort van de stichting.
Eventueel bespaarde rente van de in het egalisatiefonds beschikbare gelden zal aan dit fonds worden toegevoegd.

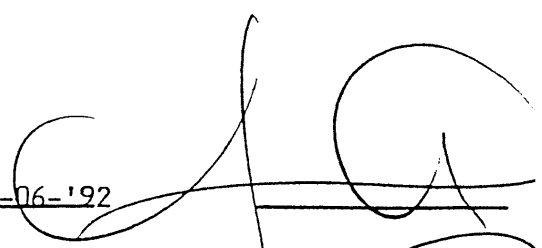
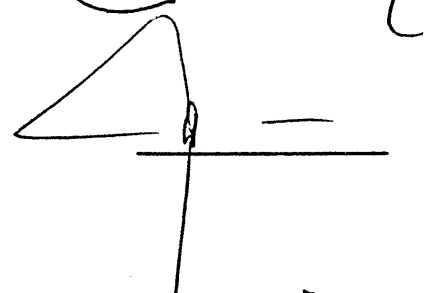
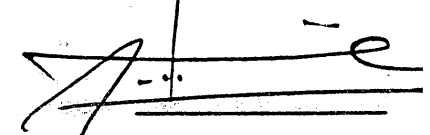
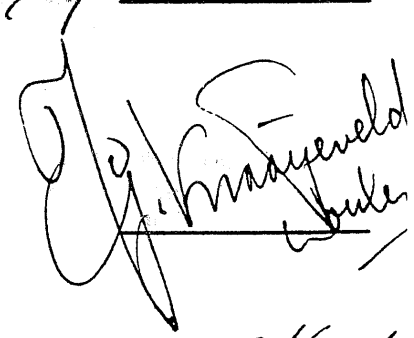
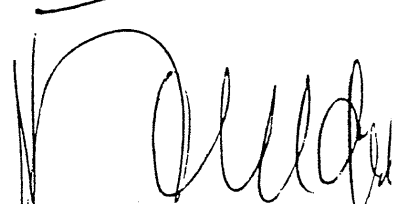
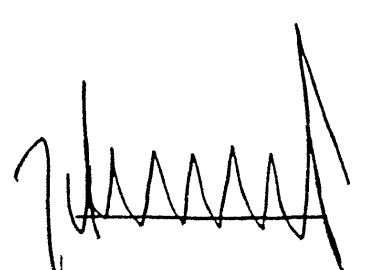
Artikel 2

1. Wanneer de jaarbegroting van de stichting een tekort aanwijst, over partijen om te slaan, zijn deze gehouden hun in de begroting geraamde bijdragen bij wijze van voorschot te voldoen in twee termijnen en wel op 1 januari en 1 juli van het betreffende boekjaar.

2. Partijen zullen zich garant stellen voor de betaling van rente en aflossing van door de stichting te sluiten geldleningen en in rekening-courant op te nemen gelden, voor zover terzake door andere overheidsorganen geen garantie is verstrekt.
3. Indien op grond van het bepaalde in lid 2 van dit artikel voor partijen betalingen voortvloeien, zullen deze na afwikkeling van het nadelig saldo, bedoeld in artikel 1, worden verrekend.
4. Partijen nemen aan de in lid 2 van dit artikel genoemde garantie deel in de verhouding waarin zij ingevolge het bepaalde in lid 1 van artikel 1 bijdragen in het nadelig saldo van de stichting.

Artikel 3

Niet eerder dan tien jaar na de datum van ondertekening van deze overeenkomst kunnen de partijen zich beraden over de vraag of, en zo ja, in hoeverre verandering in de in lid 1 van artikel 1 genoemde verdeelsleutel dient te worden gebracht.

Getekend	(plaats	(datum)	(handtekening)
voor de provincie Noord-Holland	Haarlem	<u>17-06-'92</u>	
voor de gemeente Amsterdam	Amsterdam	<u>22-6-'92</u>	
voor de gemeente Blaricum	Blaricum	<u>24-06-'92</u>	
voor de gemeente Bussum	Bussum	<u>11-8-'92</u>	
voor de gemeente Hilversum	Hilversum	<u>10-8-'92</u>	
voor de gemeente Huizen	Huizen	<u>25-6-'92</u>	
voor de gemeente Laren	Laren	<u>3-7-'92</u>	
voor de gemeente Naarden	Naarden	<u>30-6-'92</u>	

Toelichting behorende bij de ingevolge het bepaalde in artikel 3, sub a, van de statuten voor de "Stichting Gooisch Natuurreservaat" (notariële akte d.d. 20 december 1991) gesloten overeenkomst d.d. juni/juli 1992 tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren en Naarden.

- I. Waarom totstandkoming van een overeenkomst tussen de participanten?
 - A. Nieuwe statuten voor de "Stichting Gooisch Natuurreservaat", zoveel mogelijk gelijkende op het statuut voor een gemeenschappelijke regeling.

Bepaalde omstandigheden (zie hierna punt IV) hebben er toe geleid, dat de participanten zich eind 1987 unaniem realiseerden dat de stichting in feite al jaren lang functioneerde als ware zij een gemeenschappelijke regeling.

De jaarlijkse bijdragen van de onderscheidene participanten - gebaseerd op een beheersplan met een voortschrijdende meerjarenraming - zouden eigenlijk niet als subsidies dienen te worden beschouwd, maar als verplichte uitgaven, aldus de participanten.

De gedachten van de participanten gingen dan ook uit naar de totstandkoming van een gemeenschappelijke regeling. De mogelijkheden daartoe zouden worden onderzocht.

Dat laatstbedoelde onderzoek heeft zorgvuldig plaats gevonden. Het eindresultaat van het onderzoek was zodanig dat de participanten er verder van afzagen om de totstandkoming van een gemeenschappelijke regeling te bevorderen en wel op grond van voornamelijk financiële redenen (zie hierna punt VI).

De participanten besloten vervolgens een herziening van de statuten voor de stichting te bevorderen. Die herziening zou zodanig moeten zijn dat de statuten - zoveel als mogelijk is - zouden gaan gelijken op het statuut voor een gemeenschappelijke regeling.

Een dergelijke herziening van de statuten is inderdaad tot stand gekomen en wel bij besluit d.d. 3 juli 1991 van het algemeen bestuur der stichting. Genoemd besluit van het algemeen bestuur werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit van 8 oktober 1991,

nr. WEB-918555.

De participanten werden bij brief d.d. 23 oktober 1991 nr. 8759 van het stichtingsbestuur in het bezit gesteld van een exemplaar van de herziene statuten.

- B. Wenselijkheid om de door de participanten gemaakte afspraken met betrekking tot de bijdragen in de geldmiddelen van de stichting vast te leggen in een door de participanten onderling te sluiten overeenkomst.

Steeds hebben de participanten zich gerealiseerd, dat in de herziene statuten (zie hiervoor onder I A) géén verplichting van de participanten kon worden vastgelegd om gedurende een bepaalde periode gezamenlijk - volgens een overeengekomen verdeelsleutel - bij te dragen in het jaarlijks exploitatietekort van de stichting. Zoiets kan nu eenmaal niet worden vastgelegd in de statuten voor een privaatrechtelijke instelling.

Met name Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben herhaaldelijk ten opzichte van de overige participanten gesteld, dat zij - er van uitgaande dat de herziene statuten per 1 januari 1992 van kracht worden - aannamen dat omtrent laatstgenoemde datum een overeenkomst tot stand zou komen met bindende financiële verplichtingen voor de in de stichting deelnemende overheden. De noodzaak om tot een dergelijke overeenkomst te komen, werd overigens door alle overige participanten eveneens onderkend.

De tekst van de thans aan de participanten ter ondertekening aangeboden overeenkomst werd opgesteld mede aan de hand van een ontwerp, vervaardigd door een door de participanten ingestelde werkgroep bestaande uit ambtelijke vertegenwoordig(st)ers van alle acht participanten. Als voorzitter van de werkgroep trad op het lid van Gedeputeerde Staten, de heer F. Tielrooij.

De belangrijkste punten die in de overeenkomst zijn vastgelegd, zijn:

1. De verdeelsleutel: Provincie 25%; Amsterdam 10%; de zes Gooise gemeenten gezamenlijk 65%;
2. De grootte van de gezamenlijke jaarlijkse bijdrage van de participanten zal steeds voor vijfjaarlijkse opeenvolgende perioden worden vastgesteld en wel op het gemiddelde geraamde exploitatietekort, te berekenen op basis van de meerjarenraming, in welke meerjarenraming door de stichting geen ramingen zullen worden opgenomen terzake van:

- a. eventuele algemene loon- en prijsstijgingen;
 - b. vanwege de stichting aan haar medewerk(st)ers toe te kennen (periodieke) salarisverhogingen;
 - c. kostenconsequenties verbonden aan eventuele extreme calamiteiten;
3. De eerste vijfjaarlijkse periode zal omvatten de boekjaren 1992 t/m 1996, waarin de gezamenlijke jaarlijkse bijdrage van de participanten op basis van de meerjarenraming is vastgesteld op f 1.463.000,-- (loon- en prijspeil 1991) (zie hierna punt VIII).
 4. Géén van de participanten zal gehouden zijn om in enigerlei jaar aan de dekking van het nadelig saldo meer bij te dragen dan haar aandeel volgens de verdeelsleutel in het gemiddelde geraamde exploitatiekort als hiervoor bedoeld onder 2, afgezien van haar aandeel - eveneens volgens de verdeelsleutel - in de stijging van het nadelig saldo die het gevolg is van factoren als hiervoor bedoeld onder 2 sub a en 2 sub b;
 5. De kostenconsequenties van extreme calamiteiten, waarmee de stichting mocht worden geconfronteerd en die het gevolg zijn van externe (niet te beïnvloeden) oorzaken, dienen voor de participanten bespreekbaar te blijven;
 6. Niet eerder dan tien jaar na datum van de overeenkomst kunnen de participanten zich beraden over de vraag of, en zo ja, in hoeverre verandering in de verdeelsleutel dient te worden gebracht.

C. Samenhang tussen de herziene statuten en de overeenkomst.

Het bepaalde in de hiervoor onder B bedoelde overeenkomst in samenhang met het bepaalde in de herziene statuten wordt geacht voor de participanten een regeling te betekenen die enkele belangrijke voordelen van een gemeenschappelijke regeling biedt en tevens enkele aantrekkelijke kanten van budgetfinanciering vertoont.

Hetgeen hierna wordt gesteld, is bedoeld als achtergrondinformatie ten behoeve van hen die mogelijk nadere inlichtingen wensen omtrent hetgeen hiervoor is gesteld. Voorts lijkt het goed om de geschiedenis van bepaalde zaken betreffende de "Stichting Gooisch Natuurreservaat" vast te leggen. Per slot van rekening bestaat de stichting al bijna zestig jaren. De huidige acht participanten in de stichting zijn dezelfde die de stichting in 1932 hebben opgericht.

II. Oprichting stichting.

In 1932 besloten de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren en Naarden om de "Stichting Gooisch Natuurreservaat" in het leven te roepen teneinde een zo groot mogelijk gedeelte van de nog in het Gooi resterende natuurgebieden voor goed veilig te stellen. De betreffende notariële akte werd gepasseerd op 11 november 1932.

De stichting nam vervolgens circa 1500 ha natuurgebied in eigendom en beheer over van de "Vereniging Stad en Lande van Gooiland". Zij werd daartoe in staat gesteld door middel van bijdragen-ineens van de participanten t.w.: de provincie Noord-Holland f 500.000,--, de gemeente Amsterdam f 1.500.000,-- en de gemeenten Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren en Naarden gezamenlijk f 1.000.000,--.

III. Uitbreiding terreinbezit.

In de periode 1932 t/m 1990 heeft de stichting kans gezien haar bezit aan natuurgebieden (voor het overgrote deel tevens belangrijk recreatiegebied) uit te breiden van circa 1500 ha tot circa 2000 ha. Omstreeks begin 1992 zal het terreinbezit ruim 2550 ha bedragen.

IV. Verdeelsleutel.

De verdeelsleutel volgens welke het jaarlijks exploitatietekort door de participanten wordt gedragen, is 50 jaar ongewijzigd gebleven. Na 1981 is de verdeelsleutel driemaal gewijzigd.

	<u>Provincie</u>	<u>Amsterdam</u>	<u>Zes Gooise gemeenten tezamen</u>
1932 t/m 1981 :	16 2/3 %	50 %	33 1/3 %
1982 t/m 1984 :	25 %	35 %	40 %
1985 t/m 1989 :	25 %	25 %	50 %
vanaf 1990 :	25 %	10 %	65 %

Tegen het einde van de zeventiger jaren gaf Amsterdam aan de overige participanten te kennen, dat haar aandeel van 50% te hoog werd geacht en dat het dan ook tijd werd om een onderzoek te verrichten naar de herkomst van de recreanten in het Gooi.

Tot het verrichten van een dergelijk onderzoek werd besloten en hangende de uitslag van dat onderzoek werd met instemming van alle overige participanten de Amsterdamse bijdrage met ingang van 1982 teruggebracht van 50% naar 35%.

Uit de "Rapportage recreatie-onderzoek mei 1984" bleek het dagrecreatieve aandeel van Amsterdam slechts circa 10% te bedragen.

Het was echter evident, dat Amsterdam in die tijd nog steeds een flink belang had bij de instandhouding van de verblijfsrecreatie-voorzieningen van de stichting t.w. de kampeerterreinen "De Fransche Kamp" en "De Heidebloem".

In overleg met de overige participanten stelde Amsterdam haar bijdragepercentage dan ook vast op 25.

De participanten besloten unaniem, dat de nieuwe verdeelsleutel zou gelden voor een periode van vijf jaren t.w. de periode 1985 t/m 1989. Tegen het einde van die periode zou dan worden gezien of de ontwikkelingen met betrekking tot het seizoenkamperen aanleiding zouden geven om de verdeelsleutel met ingang van 1990 nogmaals te herzien. Al in 1985 en in de daarop volgende jaren bleek, dat de exploitatie van de kampeerterreinen steeds grotere moeilijkheden zou opleveren. Van jaar tot jaar stijgende verliezen stonden voor de deur. Met ingang van 1987 werd de exploitatie van het kampeerterrein "De Heidebloem" beëindigd. Met ingang van 1989 werd de exploitatie van het kampeerterrein "De Fransche Kamp", voor wat betreft het "seizoenkamperen", geprivatiseerd.

Deze ontwikkelingen hadden tot gevolg, dat het in 1987 al duidelijk werd dat Amsterdam met ingang van 1990 haar bijdragepercentage van 25% zou terugbrengen naar 10% t.w. het dagrecreatieve aandeel van Amsterdam op basis van de resultaten van het hiervoor genoemde recreatie-onderzoek.

Toen al werden de Gooise gemeenten geconfronteerd met de gedachte, dat met ingang van 1990 hun gezamenlijk aandeel in het jaarlijks tekort van de stichting mogelijk zou gaan stijgen van 50% tot 65%.

Het was in 1987 bovendien alleszins reëel, dat er van werd uitgegaan dat het exploitatietekort voor 1990 rond f 1.800.000,-- zou gaan bedragen.

Als gevolg van de buitengewoon slechte financiële positie van Hilversum besloot de gemeenteraad van Hilversum - op voorstel van Burgemeester en Wethouders - in de zomer van 1987 om de jaarlijkse Hilversumse bijdrage aan de stichting te verminderen met 20% en wel met ingang van 1988. De stichting kwam daardoor in een onmogelijke positie te verkeren. De in onderling overleg tussen de participanten afgesproken verdeelsleutel begon te wankelen. De stichting zette noodgedwongen een Arob-procedure in gang. De gemeenteraad van Hilversum kwam al in december 1987 terug op zijn in de zomer van 1987 genomen besluit tot vermindering van de jaarlijkse bijdrage aan de stichting.

Een en ander had tot gevolg, dat sedert najaar 1987 regelmatig participantenberaad heeft plaats gehad. Eind 1987 realiseerden de participanten zich unaniem, dat de stichting in feite al jaren lang functioneerde als ware zij een gemeenschappelijke regeling. De jaarlijkse bijdragen van de onderscheidene participanten - gebaseerd op een beheersplan met een voortschrijdende meerjarenraming - zouden eigenlijk niet als subsidies dienen te worden beschouwd, maar als verplichte uitgaven. De gedachten gingen dan ook uit naar de totstandkoming van een gemeenschappelijke regeling. De mogelijkheden daartoe zouden worden onderzocht.

V. De nieuwe verdeelsleutel per 1 januari 1990 en de beperkte tussentijdse herziening van de statuten.

Hangende het onderzoek naar een mogelijke nieuwe vorm van samenwerking moest intussen eerst overeenstemming worden bereikt over de nieuwe verdeelsleutel per 1 januari 1990. Die overeenstemming werd eind 1989 in principe bereikt t.w.:

Provincie	Amsterdam	Zes Gooise gemeenten tezamen
25%	10%	65%

De definitieve instemming van Hilversum met de nieuwe verdeelsleutel werd evenwel (nog afgezien van de wens om tot een nieuwe samenwerkingsvorm te komen) afhankelijk gesteld van de vervulling van twee voorwaarden t.w.:

- a. De jaarlijkse huurprijs voor het door Hilversum van de stichting gehuurde gedeelte van het sportcomplex Crailo zou niet mogen verhoogd;
- b. De stichting zou de Hilversumse natuurgebieden, ter gezamenlijke grootte van circa 400 ha, "om niet" in eigendom, beheer en onderhoud moeten overnemen en in dat verband zou tevens enig Hilversums personeel door de stichting in dienst moeten worden genomen.

Op die basis besloten de participanten om per 1 januari 1990 de nieuwe verdeelsleutel voorlopig toe te passen. In de loop van 1990 werd besloten om de door Hilversum gestelde voorwaarden te accepteren.

De overige participanten hadden begrip voor de moeilijke financiële positie van Hilversum. Overigens was men het er unaniem volkomen over eens, dat het een goede zaak zou zijn indien de gemeentelijke natuurgebieden onder de hoede van de stichting zouden komen. Zulks werd ook volstrekt in overeenstemming met de doelstelling van de stichting geacht. Het Hilversumse raadsbesluit tot overdracht van de gronden werd op zichzelf hogelijk gewaardeerd.

De bedoelde Hilversumse natuurgebieden werden al per 1 januari 1991 door de stichting in beheer genomen. Tegen eind 1991 waren reeds circa 320 ha van de circa 400 ha in eigendom door de stichting overgenomen. De resterende circa 80 ha zullen in begin 1992 aan de stichting in eigendom worden overgedragen.

Per slot van rekening werd door de stichting voor het bijna 29 ha grote Laapersveld-Zuid (alwaar in principe bouwmogelijkheden aanwezig waren) een koopprijs van ruim f 426.000,-- betaald, terwijl overname van Hilversums personeel niet geschiedde.

Eind 1990 werd met waardering het aanbod van Bussum aanvaard om het circa 32 ha grote landgoed "Kamphoeve" in eigendom over te nemen voor de symbolische prijs van f 1,--.

Naar verwachting zal in de loop van 1992 het overleg over de overname van circa 8 ha Larens natuurgebied en van circa 80 ha Huizens natuurgebied worden afgerond.

Omstreeks midden 1992 zal de stichting dan in totaal bijna 2550 ha terrein in eigendom, beheer en onderhoud hebben, waarvan circa 1350 ha zijn gelegen binnen de gemeente Hilversum.

De voorlopige nieuwe verdeelsleutel per 1 januari 1990 maakte het gewenst om de statuten voor de stichting op het punt "bestuurssamenstelling" op korte termijn te herzien.

Deze beperkte herziening van de statuten kwam in hoofdzaak hierop neer :

<u>Algemeen bestuur :</u>				<u>Dagelijks bestuur</u>			
Provincie	3 zetels	(was 3)		Provincie	1 zetel	(was 1)	
Amsterdam	2 "	(" 6)		Amsterdam	1 "	(" 2)	
Blaricum	1 "	(" 1)		Blaricum	1 "	(" 1	namens regio)
Bussum	2 "	(" 1)		Bussum	1 zetel	(was 0)	
Hilversum	3 "	(" 1)		Hilversum	1 "	(" 1	namens regio)
Huizen	2 "	(" 1)		Huizen	1 zetel	(was 0)	
Laren	1 "	(" 1)		Laren	1 "	(" 0)	
Naarden	1 "	(" 1)		Naarden	1 "	(" 0)	
Totaal	15 zetels	(was 15)		Totaal	8 zetels	(was 5)	

De vereiste notariële akte werd gepasseerd op 29 december 1989 en de herziene statuten werden per 1 januari 1990 van kracht.

Het betrof hier slechts een voorlopige maatregel. Er werd immers nog onderzoek verricht naar de mogelijkheden om te komen tot een nieuwe vorm van samenwerking (in casu een gemeenschappelijke regeling).

VI. Resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om te komen tot een nieuwe vorm van samenwerking.

Begin 1990 werd door de participanten een werkgroep ingesteld bestaande uit ambtelijke vertegenwoordig(st)ers van alle acht participanten. Het lid van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, de heer F. Tielrooij, werd bereid gevonden om als voorzitter van de werkgroep op te treden. De werkgroep kreeg tot taak het ontwerp voor een gemeenschappelijke regeling voor te bereiden. Sindsdien kwamen bestuurlijke vertegenwoordigingen van alle acht participanten driemaal in beraad bijeen t.w. op 4 april, 13 juni en 3 september 1990.

Het participantenberaad werd gehouden mede aan de hand van de bevindingen van de werkgroep, die intussen ook was opgedragen de financiële aspecten te onderzoeken. Het bleek dat een gemeenschappelijke regeling niet van enkele - voor Het Gooisch Natuurreservaat - belangrijke rijksregelingen zou kunnen profiteren.

Dat financiële aspect in aanmerking genomen, besloten de participanten op 3 september 1990 unaniem om de stichtingsvorm te handhaven.

Voor de Provincie, Amsterdam en Bussum was het financiële aspect de enige reden om tot dit besluit te komen. De overige participanten hadden bovendien bezwaren van min of meer principiële aard tegen de totstandkoming van een gemeenschappelijke regeling.

De resultaten van het participantenberaad kwamen voorts hierop neer :

- a. Er dient een herziening van de statuten tot stand te komen, waarbij er naar moet worden gestreefd dat de statuten - zoveel als mogelijk is - gaan gelijken op het statuut voor een gemeenschappelijke regeling d.w.z. als ware de stichting een gemeenschappelijke regeling ;
- b. Indien de bijdrageregeling van de participanten niet afdoende binnen de statuten kan worden vastgelegd dan zal dit punt in een aparte overeenkomst tussen de participanten dienen te worden geregeld ;
- c. Het ontwerp van de herziening van de statuten en - zo nodig - het ontwerp van de hiervoor onder b bedoelde overeenkomst zullen worden voorbereid door de reeds bestaande werkgroep van ambtelijke vertegenwoordig(st)ers van alle acht participanten onder voorzitterschap van de gedeputeerde F. Tielrooij.

VII. De nieuwe statuten en het ontwerp van de tussen de participanten te sluiten overeenkomst.

A. De nieuwe statuten.

De nieuwe statuten zijn ontworpen met inachtneming van hetgeen hiervoor is gesteld onder punt VII, sub a en sub c.

De nieuwe statuten zijn vastgesteld bij besluit d.d. 3 juli 1991 van het algemeen bestuur der "Stichting Gooisch Natuurreservaat".

Laatstgenoemd besluit van het algemeen bestuur werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit van 8 oktober 1991, nr. WEB-918555.

De participanten werden bij brief d.d. 23 oktober 1991, nr. 8759 van het stichtingsbestuur in het bezit gesteld van de nieuwe statuten.

De vereiste notariële akte werd gepasseerd op 20 december 1991.

B. Het ontwerp van de tussen de participanten te sluiten overeenkomst.

Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor is gesteld onder punt I, sub B.

VIII. Jaarlijks exploitatietekort van de stichting.

Met name in de periode 1984 t/m 1987 heeft de stichting in een zorgelijke financiële positie verkeerd. De van jaar tot jaar slechter wordende resultaten van de exploitatie van de kampeerterreinen "De Fransche Kamp" en "De Heidebloem" waren daar voor een groot deel debet aan. In 1987 moest er ernstig rekening mede worden gehouden, dat het exploitatietekort van de stichting voor het jaar 1990 rond f 1.800.000,-- zou gaan bedragen. Belangrijke sanerings- en bezuinigingsmaatregelen zijn getroffen.

Bijvoorbeeld :

- Beëindiging van de exploitatie van de seizoen-kampeerterreinen;
- Het door de participanten beschikbaar stellen van een eenmalige gezamenlijke bijdrage om de stichting te bevrijden van de jaarlijkse lasten verbonden aan destijds gedane aanzienlijke investeringen ten behoeve van evengenoemde kampeerterreinen;
- Het volgens moderne inzichten afslanken van het beheersapparaat (eind 1984 nog 30½ mensjaren; eind 1991 21 mensjaren).

Eind 1991 is de meerjarenraming 1992 - 1996 gepresenteerd. Voor deze vijfjaarlijkse periode wordt het exploitatietekort op f 1.463.000,-- per jaar geraamd (loon- en prijspeil 1991), waarbij tevens moet worden bedacht dat sinds 1990 het terreinbezit met maar liefst ruim 25 % is uitgebreid en wel van circa 2000 ha tot circa 2550 ha.



Bezoekadres: Melkpad 28 Hilversum
website: www.vhsnotarissen.nl
telefoon: 035-6247367
e-mail: notarissen@vhsnotarissen.nl

114406.01.TS

1

Statutenwijziging Stichting
(Stichting Gooisch Natuurreservaat)

Vandaag, één en twintig juni tweeduizend zeventien, _____
verscheen voor mij, mr. Antoon Cornelis Steendijk, notaris gevestigd te Hilversum: _____
de heer Elbert Jan Roest,

ten deze handelend als schriftelijk gevolmachtigde van het Bestuur van de te Hilversum —
gevestigde en aldaar kantoorhoudende aan de Nieuwe Meentweg 2 (postadres: postbus —
1001, 1200 BA Hilversum) stichting: Stichting Gooisch Natuurreservaat -verder te —
noemen: de stichting-, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel—
onder nummer 41223080, _____

en als zodanig op grond van de wet bevoegd tot uitvoering van na te melden besluit van —
het Bestuur van de stichting. _____

De verschenen persoon verklaarde dat door het Bestuur van de stichting in zijn op dertig —
maart tweeduizend zeventien gehouden vergadering met gebruikmaking van de door —
artikel 13 van de statuten daartoe gegeven bevoegdheid en met inachtneming van de —
wettelijke en statutaire vereisten, het besluit is genomen tot het wijzigen van de statuten—
van de stichting in na te melden zin. _____

Van dit besluit en van gemelde volmacht aan de verschenen persoon blijkt uit een —
uittreksel van de notulen van de desbetreffende vergadering, dat aan deze akte wordt —
gehecht. _____

Van het bestaan van de volmacht is mij, notaris, genoegzaam gebleken. _____

De verschenen personen hebben mij, notaris, het volgende verklaard: _____

INLEIDING _____

1. De stichting is opgericht op elf november negentienhonderd twee en dertig. _____
2. De statuten van de stichting zijn voor het laatst geheel gewijzigd bij akte op zes en —
twintig januari tweeduizend zeventien verleden voor mr. A.C. Steendijk, notaris te —
Hilversum. _____

STATUTENWIJZIGING _____

Als gevolg van het besluit tot statutenwijziging komen de statuten met onmiddellijke —
ingang te luiden als volgt: _____

NAAM EN ZETEL _____

Artikel 1 _____

De stichting is genaamd: STICHTING GOOIS NATUURRESERVAAT en is gevestigd te —
HILVERSUM. _____

DOEL _____

Artikel 2 _____

1. De stichting heeft ten doel: _____
 - a. de instandhouding van het natuurschoon in het Gooi door de verkrijging van —
aldaar gelegen terreinen, ten einde deze ten eeuwigden dage ongeschonden als —

- natuurreservaat te behouden; en _____
- b. aan het publiek door vrije toegang tot die terreinen onder eventueel te stellen —
bepalingen, het genot van dat natuurschoon te verzekeren. _____
2. Hieruit volgt dat de stichting de in het vorige lid bedoelde terreinen niet als _____
bouwterreinen zal mogen exploiteren of doen exploiteren, noch de eigendom van die—
terreinen geheel of gedeeltelijk overdragen, noch daarop een recht van erfpacht of —
opstal verlenen, dan wel andere zakelijke of persoonlijke rechten, die ten gevolge —
zouden kunnen hebben dat derden gerechtigd zouden zijn bedoelde terreinen als —
bouwterrein te exploiteren. In afwijking hiervan is vervreemding van kleine gedeelten
van de terreinen toegelaten, doch alleen indien die vervreemding aan de bestemming
van de gezamenlijke terreinen van de stichting als natuurreservaat geen afbreuk doet,
dan wel deze beter aan hun bestemming kan doen beantwoorden. _____

MIDDELEN _____

Artikel 3 _____

De middelen van de stichting bestaan uit: _____

- a. de bijdragen van de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Blaricum,
Gooise Meren, Hilversum, Huizen en Laren volgens een verdeelsleutel die zal worden —
opgenomen in een tussen genoemde rechtspersonen en de stichting te sluiten _____
overeenkomst; _____
- b. aan haar te verlenen subsidies; _____
- c. geldleningen; _____
- d. aan haar te maken donaties, erfstellingen, legaten en schenkingen; _____
- e. haar kennis en/of eigendommen (zoals kantoren, infoschuren en schaapskooien), —
alsmede de opbrengst van de exploitatie daarvan; _____
- f. de opbrengst van mogelijke grondverkoop overeenkomstig het in artikel 2 bepaalde;
- g. inkomsten uit anderen dan voormelde hoofde; _____
- h. de opbrengst van de exploitatie van haar merknaam "GNR" _____

Artikel 4 _____

De stichting kan overgaan tot het exploiteren van onroerend goed voor zover dit van —
belang is voor het verwezenlijken van haar doelstelling. _____

Voorwaarde is dat deze activiteiten zorgvuldig zijn ingepast en geen afbreuk doen aan de —
waarden van natuur, landschap en de noodzakelijke rust. _____

BESTUUR _____

Artikel 5 _____

De stichting zal worden bestuurd door een bestuur, dat bestaat uit natuurlijke personen. —

SAMENSTELLING BESTUUR EN BESLUITVORMING _____

Artikel 6 _____

1. Het bestuur heeft tien bestuurders en evenzovele plaatsvervang(st)ers. _____
De bestuurders, onderscheidenlijk hun/haar plaatsvervang(st)ers, worden aangewezen
als volgt: _____
- a. één bestuurder en zijn/haar plaatsvervang(st)er door Gedeputeerde Staten van —
Noord-Holland uit hun midden; _____
- b. één bestuurder en zijn/haar plaatsvervang(st)er door het College van —
Burgemeester en Wethouders van Amsterdam uit zijn midden; _____



- c. één bestuurder en zijn/haar plaatsvervang(st)er door het College van _____ Burgemeester en Wethouders van Blaricum uit zijn midden; _____
 - d. één bestuurder en zijn/haar plaatsvervang(st)ers door het College van _____ Burgemeester en Wethouders van Gooise Meren uit zijn midden; _____
 - e. één bestuurder en zijn/haar plaatsvervang(st)er door het College van _____ Burgemeester en Wethouders van Hilversum uit zijn midden; _____
 - f. één bestuurder en zijn/haar plaatsvervang(st)er door het College van _____ Burgemeester en Wethouders van Huizen uit zijn midden; _____
 - g. één bestuurder en zijn/haar plaatsvervang(st)er door het College van _____ Burgemeester en Wethouders van Laren uit zijn midden; _____
 - h. een voorzitter, op de wijze als in artikel 9 bepaald; _____
 - i. twee externe bestuurders, op de wijze als in artikel 10 bepaald. _____
- De onder a vermelde provincie Noord-Holland en de onder b tot en met g vermelde gemeenten worden in deze statuten ook aangeduid als "participanten". _____
- 2. Plaatsvervangend bestuurders dienen te voldoen aan het vereiste dat zij in het eigen college ook plaatsvervanger voor de relevante portefeuille van de desbetreffende bestuurder zijn. _____
 - 3. Het lidmaatschap van het bestuur eindigt voor de bestuurders als bedoeld onder lid 1, letters a tot en met g, op de dag waarop zij geen lid meer zijn van het College van Gedeputeerde Staten dan wel van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente die hen heeft aangewezen. _____
De voorzitter en de externe bestuurders worden benoemd voor een periode van _____ maximaal zes jaar. Deze bestuurders zijn éénmaal herbenoembaar. _____
 - 4. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de Colleges van Burgemeester en Wethouders der gemeenten Amsterdam, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen en Laren beslissen zo spoedig mogelijk na de aanvang van hun zittingsperiode over de aanwijzing van de bestuurders. _____
 - 5. Indien tussentijds een plaats van een bestuurder vacant of beschikbaar komt, wijst het orgaan dat het aangaat ten spoedigste daarna een nieuwe bestuurder aan. _____
 - 6. De voorzitter en de externe bestuurders kunnen te allen tijde ontslag nemen. _____
 - 7. Hetgeen in de leden 1 en 3 tot en met 5 is bepaald ten aanzien van de bestuurders is eveneens van toepassing ten aanzien van de plaatsvervangende bestuurders. _____
 - 8. Het bestuur vergadert in beginsel vier maal per jaar en voorts zo dikwijls de voorzitter of drie andere bestuurders dit nodig achten. _____
 - 9. De vergaderingen van het bestuur worden in het openbaar gehouden. De deuren worden gesloten wanneer een vijfde gedeelte van de aanwezige bestuurders daarom verzoekt of de voorzitter het nodig oordeelt. Het bestuur beslist vervolgens of met gesloten deuren zal worden vergaderd. _____
 - 10. Het bestuur kan in een besloten vergadering omtrent het in die vergadering behandelde en omtrent de inhoud van de stukken welke aan het bestuur worden overgelegd, geheimhouding opleggen. Deze wordt door hen die bij de behandeling aanwezig waren en allen die van het behandelde of de stukken kennis dragen, in acht genomen, totdat het bestuur haar opheft. _____
 - 11. De voorzitter alsmede tenminste twee van de overige bestuurders gezamenlijk zijn _____

bevoegd een vergadering van het bestuur bijeen te roepen. De bijeenroeping van de vergaderingen van het bestuur vindt schriftelijk plaats. Daarbij wordt opgegeven op welke dag de vergadering plaatsvindt, wat het aanvangstijdstip van de vergadering is en welke onderwerpen worden behandeld.

De bijeenroeping vindt plaats met inachtneming van een termijn van tenminste zeven dagen, de dag van bijeenroeping en die van de vergadering niet meegerekend.

12. Besluiten worden door het bestuur met meerderheid van stemmen genomen in een vergadering waarin tenminste twee derde van de bestuurders aanwezig of vertegenwoordigd is, tenzij in deze statuten een grotere meerderheid is voorgeschreven.

13. De voorzitter en de externe bestuurders hebben ieder één stem.
De bestuurders bedoeld onder artikel 6, lid 1, letters a en e (namens de Provincie Noord-Holland respectievelijk de gemeente Hilversum) hebben ieder vier stemmen.
De bestuurder bedoeld onder artikel 6, lid 1, letter d (de gemeente Gooise Meren) heeft drie stemmen.

De bestuurders bedoeld onder artikel 6, lid 1, letters b en f (de gemeente Amsterdam respectievelijk de gemeente Huizen) hebben ieder twee stemmen.

De bestuurders bedoeld onder artikel 6, lid 1, letters c en g (de gemeente Blaricum respectievelijk de gemeente Laren) hebben ieder één stem.

14. Bij staking van de stemmen over zaken is het voorstel verworpen. Staken de stemmen bij een stemming over de benoeming van personen, dan beslist het lot.

Als voor het nemen van een besluit wordt vereist dat een bepaald aantal bestuurders aanwezig of vertegenwoordigd is en dit aantal niet bij de vergadering aanwezig of vertegenwoordigd was, wordt een nieuwe vergadering bijeengeroepen waarin het betreffende besluit opnieuw aan de orde wordt gesteld. Die vergadering moet worden gehouden niet eerder dan drie en niet later dan zes weken na de eerste vergadering. In de nieuwe vergadering kan het besluit worden genomen ongeacht het aantal aanwezige of vertegenwoordigde bestuurders, met tenminste de voor dat besluit voorgeschreven meerderheid van stemmen.

15. Een bestuurder neemt niet deel aan de beraadslagingen en de besluitvorming als hij daarbij een direct of indirect persoonlijk belang heeft dat tegenstrijdig is met het belang van de stichting en de met haar verbonden organisatie.

Wanneer hierdoor geen bestuursbesluit kan worden genomen, is de betreffende bestuurder toch bevoegd om deel te nemen aan de beraadslagingen en de besluitvorming en is het bestuur bevoegd om het besluit op deze wijze te nemen.

INFORMATIE- EN VERANTWOORDINGSPLICHT

Artikel 7

1. Het bestuur geeft binnen drie maanden aan Gedeputeerde Staten en aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de deelnemende gemeenten de door die organen schriftelijk gevraagde inlichtingen waarvan het verstrekken niet in strijd is met het openbaar belang.
2. Een bestuurder verstrekt Gedeputeerde Staten of het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente die hem/haar heeft aangewezen, schriftelijk de door deze schriftelijk verlangde inlichtingen.



3. Een bestuurder is aan het orgaan dat hem/haar als bestuurder heeft aangewezen, —
verantwoordelijk verschuldigd voor het door hem/haar in dat bestuur gevoerde beleid. —

Artikel 8

1. Het bestuur brengt jaarlijks vóór vijftien april een verslag uit van de in het —
voorafgaande jaar door de stichting verrichte werkzaamheden. —
2. Het bestuur zendt een exemplaar van het jaarverslag aan de Gedeputeerde Staten en
de Raden van de in artikel 3 onder a genoemde provincie en gemeenten. —
Het jaarverslag wordt algemeen verkrijgbaar gesteld tegen betaling van een redelijke,
door het bestuur vast te stellen bijdrage in de kosten. —
3. Het bestuur zendt minimaal tweemaal per jaar aan de leden van de in het vorige lid —
genoemde Gedeputeerde Staten en Raden een nieuwsbrief, waarin in ieder geval de —
in de afgelopen periode genomen besluiten van het bestuur worden vermeld. —

DE VOORZITTER

Artikel 9

1. De voorzitter van het bestuur wordt benoemd door het bestuur. —
2. Het bestuur stelt een profielschets op van de voorzitter. —
3. De voorzitter moet voldoen aan de volgende vereisten: —
 - hij maakt geen deel uit van een orgaan van de stichting of van één van de —
participanten en is niet bij de stichting dan wel bij een van de participanten in —
dienst; —
 - hij voldoet aan de door het bestuur opgestelde profielschets voor zijn functie. —
4. Bij afwezigheid wordt de voorzitter vervangen door een hiertoe door het bestuur uit —
zijn midden aan te wijzen bestuurder. —
5. Het bestuur kan de voorzitter ontslag verlenen, indien deze het vertrouwen van dat —
bestuur niet meer bezit. —
6. Ingeval tussentijds de functie van voorzitter beschikbaar komt, benoemt het —
bestuur -met inachtneming van het in de leden 1 en 3 bepaalde- zo spoedig mogelijk
een nieuwe voorzitter. —
7. De voorzitter leidt de vergaderingen en alle stukken die uitgaan van het bestuur —
worden door hem/haar mede-ondertekend; —
8. De voorzitter neemt geen last aan, gaat geen verplichting aan, en zegt niet iets toe, —
als tegenprestatie in verband met de uitoefening van zijn stemrecht. —

EXTERNE BESTUURDERS

Artikel 10

1. De twee externe bestuurders worden op dezelfde wijze als de voorzitter benoemd. —
Voor hen gelden dezelfde vereisten als in lid 3 van het vorige artikel voor de —
voorzitter. —
2. Het bestuur stelt een profielschets op voor de externe bestuurders. —

DE DIRECTEUR-RENTMEESTER

Artikel 11

1. De stichting kent een directeur-rentmeester. —
2. De directeur-rentmeester is belast met: —
 - a. het bijstaan van de voorzitter en het bestuur in de vervulling van hun taak; —
 - b. de leiding van de werkorganisatie van de stichting; —

- c. het technisch, geldelijk en administratief beheer over de bezittingen van de stichting.
3. Het bestuur beslist omtrent benoeming, schorsing en ontslag van de directeur-rentmeester.
4. Alle stukken, uitgaande van het bestuur worden door de directeur-rentmeester medeondertekend.
5. Het bestuur stelt voor de directeur-rentmeester een instructie en een directiestatuut vast en regelt zijn/haar bezoldiging.

DE WERKORGANISATIE

Artikel 12

1. De stichting kent een werkorganisatie onder leiding van de directeur-rentmeester.
2. De werkorganisatie is belast met de voorbereiding en de uitvoering van de besluiten van het bestuur.

VERDELING BESTUURSBEVOEGDHEDEN EN VERTEGENWOORDIGING

Artikel 13

1. Het bestuur besluit tot het aangaan van overeenkomsten tot het kopen, vervreemden of bezwaren van registergoederen. Het is tevens bevoegd te besluiten tot het aangaan van overeenkomsten waarbij de stichting zich als borg of hoofdelijk medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot zekerheidstelling voor een schuld van een derde bindt.
2. Het bestuur stelt een Huishoudelijk Reglement vast.
3. Het bestuur kan de onderlinge taakverdeling regelen door het vaststellen van portefeuilles en het verdelen en toekennen daarvan, onder respectievelijk aan, de bestuurders.
4. De stichting wordt in en buiten rechte vertegenwoordigd door het bestuur; de stichting wordt bovendien in en buiten rechte vertegenwoordigd door de voorzitter en twee andere (niet zijnde externe) bestuurders-onderscheidenlijk hun plaatsvervang(st)ers- gezamenlijk.
5. De stichting sluit een verzekering ter dekking van bestuursaansprakelijkheid af voor individuele bestuurders.

PROCEDURE BEGROTING, REKENING, VOORTSCHRJDEND PROGRAMMA EN BELEIDSPLAN

Artikel 14

1. Het boekjaar van de stichting is gelijk aan het kalenderjaar.
2. Binnen de grenzen van de voortschrijdende meerjarenbegroting stelt het bestuur elk jaar een begroting van lasten en baten en van kapitaaluitgaven en kapitaalinkomsten op voor het volgende boekjaar. Het doet deze begroting vergezeld gaan van een toelichting.
3. Het bestuur stelt telkenjare voor het laatste, toegevoegde jaar van de voortschrijdende meerjarenbegroting een in deze meerjarenbegroting passende begroting op van baten en lasten en van kapitaalontvangsten en kapitaaluitgaven.
4. In de jaarbegroting wordt aangegeven de naar raming door elke deelnemer voor het jaar waarop de begroting betrekking heeft verschuldigde bijdrage aan de stichting.
5. Het bestuur zendt de meerjarenbegroting als bedoeld in lid 1 en de jaarbegroting vergezeld van de toelichting, alsmede -indien wordt afgeweken van de vastgestelde



7

- meerjarenbegroting- van het aangepaste prioriteiten- en investeringsschema en het —
eveneens aangepaste beleidsplan, aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en —
aan de Raden van de deelnemende gemeenten voor één april van het jaar, dat —
voorafgaat aan het jaar, waarvoor de jaarbegroting moet dienen. —
6. Gedeputeerde Staten en genoemde Raden kunnen van hun gevoelens doen blijken —
omtrent de jaarbegroting en tegen de aangepaste meerjarenbegroting bezwaren —
indienen bij het bestuur binnen zes maanden na toezending van de jaarbegroting en —
de aangepaste meerjarenbegroting. —
Het bestuur onderzoekt de ingediende gevoelens en bezwaren; het pleegt daarbij, —
indien een der partijen zulks wenst, overleg met de indiener hiervan. —
7. Het bestuur stelt de jaarbegroting, de meerjarenbegroting en eventueel het —
prioriteiten- en investeringsschema en het beleidsplan na afloop van genoemde —
termijn, doch uiterlijk één november, vast. Het beslist daarbij over de eventueel —
ingediende gevoelens casu quo bezwaren. —
8. De jaarbegroting, de meerjarenbegroting, het prioriteiten- en investeringsschema en —
het beleidsplan worden, zodra zij ingevolge lid 7 door het bestuur zijn vastgesteld, —
algemeen verkrijgbaar gesteld. Van de verkrijgbaarstelling geschiedt openbare —
kennisgeving. —
9. Op de totstandkoming van een begrotingswijziging zijn de leden 5 tot en met 8 van —
dit artikel van overeenkomstige toepassing, zulks met uitzondering van de in die —
leden genoemde data. —
10. Buiten de vastgestelde begroting en vastgestelde begrotingswijzigingen kunnen geen —
uitgaven geschieden. —
11. In gevallen van dringende spoed kan het bestuur bij hoofdelijke stemming niettemin —
besluiten dat een zodanige uitgave wordt gedaan. —
12. De directeur-rentmeester dient jaarlijks bij het bestuur de rekening in van de lasten —
en baten en van kapitaalinkomsten en kapitaaluitgaven van de stichting over het —
afgelopen boekjaar en de balans per één en dertig december van dat boekjaar. —
13. Het bestuur zendt deze rekening, eventueel vergezeld van zijn opmerkingen en —
vergezeld van een verantwoording van zijn beleid, voor vijftien april van het op het —
desbetreffende boekjaar volgend jaar aan het bestuur, Gedeputeerde Staten van —
Noord-Holland en de Raden van de deelnemende gemeenten onder overlegging van —
een afschrift van het verslag van het onderzoek naar de deugdelijkheid van de —
rekening, ingesteld door de hiertoe door het bestuur aangewezen deskundige(n). —
14. Gedeputeerde Staten en genoemde gemeenteraden kunnen schriftelijk bezwaren —
tegen de rekening indienen bij het bestuur binnen één maand na toezending van de —
rekening. —
Het bepaalde in het zesde lid is van overeenkomstige toepassing. —
15. Het bestuur stelt na afloop van genoemde termijn, doch uiterlijk één juli, de rekening —
vast en beslist daarbij over de eventuele ingediende bezwaren. —
16. De rekening wordt, zodra zij ingevolge lid 15 door het bestuur is vastgesteld, —
algemeen verkrijgbaar gesteld. Van de verkrijgbaarstelling geschiedt openbare —
kennisgeving. —
17. Elk jaar wordt een voortschrijdend programma opgesteld, dat onder meer omvat een —

prioriteiten- en investeringsschema, alsmede een beleidsplan, waarin opgenomen de – kosten van beheer en onderhoud, één en ander gebaseerd op mogelijkheden naar tijd- en beschikbare middelen. —————

De procedure als vermeld in de leden 5 tot en met 8 is van overeenkomstige ————— toepassing. —————

STATUTENWIJZIGING

Artikel 15

1. De statuten van de stichting kunnen slechts worden gewijzigd krachtens besluit van – een vergadering van het bestuur, genomen met drie/vierde van het totaal aantal ——— stemmen dat door alle in functie zijnde bestuurders kan worden uitgebracht. —————
2. Wijziging van het in artikel 2 van deze statuten bepaalde is uitgesloten. —————
3. Een statutenwijziging treedt in werking op het door het bestuur bepaalde tijdstip, ——— maar niet eerder dan nadat daarvan een notariële akte is opgemaakt. —————
Iedere bestuurder is bevoegd deze akte te laten verlijden. —————

ONTBINDING

Artikel 16

1. De stichting kan worden ontbonden, indien een besluit daartoe wordt genomen zowel door de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland als door de gemeenteraden van ——— Amsterdam, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen en Laren. —————
2. Het batig saldo van de ontbonden stichting wordt besteed ten behoeve van een ——— algemeen nut beogende instelling met een gelijksoortige doelstelling als het in artikel 2 van deze statuten omschreven doel. —————
3. De boeken en stukken van de ontbonden stichting blijven gedurende zeven jaren ——— nadat de stichting heeft opgehouden te bestaan onder bewaring van de door het ——— bestuur bij het besluit tot ontbinding aangewezen persoon. —————
Binnen acht dagen na het ingaan van zijn bewaarplicht moet de aangewezen ——— bewaarder zijn naam en adres opgeven aan het handelsregister. —————

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 17

In de gevallen waarin deze statuten of het Huishoudelijk Reglement niet voorzien, beslist – het bestuur. —————

RECHTSPOSITIE

Artikel 18

Op alle medewerkers in dienst van de stichting is de rechtspositieregeling van de Provincie Noord-Holland van toepassing voor zover het bestuur daarin niet zelf heeft voorzien. ———

SLOT

Waarvan akte is verleden te Hilversum, op de datum in het hoofd van deze akte vermeld. – De verschenen personen zijn mij, notaris, bekend. De zakelijke inhoud van de akte is door – mij aan hen opgegeven en toegelicht, waarbij ik tevens heb gewezen op de gevolgen die – voor partij(en) uit de inhoud van deze akte voortvloeien. —————

De verschenen personen hebben verklaard tijdig voor het verlijden van de inhoud te ——— hebben kennis genomen en met beperkte voorlezing in te stemmen. —————

Deze akte is beperkt voorgelezen en onmiddellijk daarna ondertekend, eerst door de ——— verschenen personen en vervolgens door mij, notaris. —————



Volgt ondertekening



9

Voor afschrift

Agenderingsverzoek

Naam fractie/ indiener: Bram van Liere, Partij voor de Dieren

Naam commissie en datum: NLWM 29-10

- Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 16^e van NLWM 24-9

onderwerp: Brief GS aan PS Natuur: Voornemen tot uittreding als participant stichting Goois Natuurreservaat

ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda¹ van NLWM 29-10

- **Aanleiding**

Het voornemen van GS tot uittreding als participant van het Goois Natuurreservaat.

- **Behandeldoel**

Hieronder wordt aangeven met welk doel de fractie dit onderwerp/ de ingekomen brief op de agenda heeft gezet

- *politieke vraag*:

In 2015 werd Landschap Noord-Holland €1.5 miljoen gekort door de provincie Noord-Holland. Nu volgt het voornemen om al per 1 januari 2019 uit het GNR te treden, waarmee de organisatie voor een groot financieel probleem wordt gesteld. Past deze behandeling van natuurorganisaties bij de provinciale verantwoordelijkheden voor natuurbeleid? In 2013 was de provincie nota bene een van de partijen die de gemeente Amsterdam daagde om het Amsterdamse besluit om als participant uit de stichting GNR te treden.

- *wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie)*

Bespreken hoe deze gang van zaken beter kan.

Nadere toelichting onderwerp

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.

Discussienota – Geen Groningse toestanden in Noord-Holland

In het Noord-Hollandse dorp Warder heeft op dinsdag 5 juni om 01.00 uur een aardbeving plaatsgevonden met een magnitude van 2,5 op de schaal van Richter. De beving vond plaats op een diepte van 3 kilometer. Naar alle waarschijnlijkheid is de beving veroorzaakt door gaswinning. Láslo Evers, hoofd seismologie bij het KNMI, drukt het nog iets stelliger uit. Volgens Evers is de aardbeving „hoogstwaarschijnlijk geïnduceerd” door de gaswinning.ⁱ

Het is niet de eerste keer dat onze provincie getroffen wordt door aardbevingen. Zo was er in 2015 een aardbeving bij Anna Paulowna en in 2001 waren er aardbevingen bij Alkmaar en Bergen aan Zee.

Nu de gaskraan in Groningen sneller wordt dichtgedraaid gaat de NAM zich meer op kleine gasvelden richten. Die relatief kleinere velden vallen ook niet onder het kabinetsbesluit om in 2030 een einde te maken aan de gaswinning. Sterker nog, de productie op die gasvelden is in sommige gevallen opgevoerd ⁱⁱ, wat het risico op een waterbedeffect vergroot.

In onze provincie zijn meerdere velden waar gas gewonnen of opgeslagen wordt.

Milieudefensie presenteert een interactieve kaart, die laat zien waar in Nederland olie, gas of schaliegas onder de grond zit, waar het nu gewonnen wordt en waar al boorplannen zijn.ⁱⁱⁱ

Zo heeft Taqa een concessie om gas te winnen uit een viertal velden in het westen van het land (Bergen, Starnmeer, Groet1 en Groet2). Daarnaast beschikt Taqa over vergunningen voor de opslag van gas in het veld onder Alkmaar (en onder de Bergermeer) en boort de NAM in de Beemster en in Middelie bij Warder.

Gasopslag levert risico's op. Voor gasopslag wordt er gas ingepompt in de zomer, als er weinig wordt gestookt, om het er op koude winterdagen weer uit te halen. Drie onafhankelijke onderzoeksinstituten – TNO, KNMI en het Amerikaanse MIT – concluderen dat de maximale kracht van een beving die zou kunnen plaatsvinden door het opslaan van gas waarschijnlijk 3,5 op de schaal van Richter is. De uiterste grens is een kracht van 3,9^{iv}. Dat is vergelijkbaar of zelfs meer dan wat in Groningen heeft plaatsgevonden.^v

GS zei in antwoord op de mondelinge vragen van de SP (11 juni) dat de veiligheid voorop staat. GroenLinks en de SP zijn van mening dat de veiligheid alleen kan worden gegarandeerd als de oorzaak van de aardbevingen wordt aangepakt, en wel door het stopzetten van de gaswinning. Den Haag heeft decennia gesteggeld over het afbouwen van de gaswinning in Groningen. Wat ons betreft gaat dat in Noord-Holland niet opnieuw gebeuren. Noord-Holland hoeft niet op de te draaien voor de productievermindering in Groningen.

De provincie heeft als het gaat om gaswinning alleen een adviesfunctie, maar kan wel een luid en duidelijk signaal geven. Zo verklaarde de provincie Noord-Holland zich in 2013 schaliegasvrij, hebben de Provinciale Staten van Brabant op 1 juni de motie 'niet boren naar gas' unaniem aangenomen^{vi} en hebben de Provinciale Staten van Utrecht 'Nee' gezegd tegen nieuwe gaswinning bij Woerden.^{vii}

GroenLinks en de SP willen weten of GS een overzicht heeft van wat nodig is om Noord-Holland eerder volledig aardgasvrij te krijgen.

Voorts willen we graag met de commissie in gesprek en de mogelijkheden aftasten voor een motie waarin PS zich uitspreekt tegen enerzijds het opvoeren van de productie van de

gaswinning en anderzijds GS te verzoeken er bij het Rijk op aan te dringen om de gaswinning in Noord-Holland op afzienbare termijn af te bouwen.

ⁱ <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/06/05/aardbeving-bij-klein-gasveld-in-noord-holland-a1605475>

ⁱⁱ <https://www.noordhollandsdagblad.nl/nieuws/nam-houdt-egmond-en-noordwijk-achter-de-hand>

ⁱⁱⁱ <http://geo.solutions/olieengasportaal/>

^{iv} <http://www.taainnederland.nl/veelgestelde-vragen/veiligheid/kan-het-opslaan-van-gas-aardbevingen-veroorzaken/>

^v <https://www.knmi.nl/nederland-nu/seismologie/aardbevingen>

^{vi} <https://www.brabant.nl/politiek-en-bestuur/provinciale-staten/vergaderingen-ps/ps/20180601/10893>

^{vii} <https://provincieutrecht.groenlinks.nl/trefwoord/aardgas>

Verzoek en behandelvoorstel voor B-agenda bespreking rapport 'Trein als alternatief voor vliegen' SP (Mw. De Groot)

Graag zou ik het onderwerp 'Schiphol/Mobiliteit: Trein als alternatief voor vliegen. Onderzoek i.o. Natuur en Milieufederatie NH (C-agenda NLWM 25-06-2018 (leidend) en M&F)' van de C naar de B- agenda verplaatsen.

De Milieufederatie heeft een uitgebreid onderzoek laten doen hoe vliegtuiggebruik vervangen kan worden door treingebruik. Het gaat vooral om de kortere afstanden. Dit levert, zoals het rapport van RoyalHaskoningDHV een grote besparing op het aantal vliegkilometers op. Dat lijkt ons een goede zaak, want het luchtruim in de buurt van Schiphol (en elders) wordt ontlast en er komt een betere en luchtkwaliteit en minder geluidshinder voor in de plaats.

De commissie zou het moeten hebben over de bijdrage die de provincie Noord-Holland zou kunnen leveren om mensen te bewegen voor kortere afstanden vooral het openbaar vervoer te nemen en niet te gaan vliegen. Immers, in de buurt van Schiphol moeten woningen gebouwd worden. Om die woningen te kunnen bouwen moeten de toekomstige bewoners in sommige gemeenten een kettingbeding ondertekenen, waarmee zij verklaren bekend te zijn met de overlast van Schiphol. Meer gebruik maken van het openbaar vervoer zou de overlast kunnen verminderen, maar ook de luchtkwaliteit verbeteren.

Wij denken aan het volgende: Op welke wijze kan de provincie Noord-Holland bijdragen aan een dergelijk vlieggedrag?

- Wil GS, wil PS, de rijksoverheid beïnvloeden en maatregelen voorstellen als vliegbelasting, belasting op kerosine e.d. zodat het reizen met de trein even duur of goedkoop wordt als vliegen?
- Wil GS, wil PS, het via de concessies in het openbaar vervoer mogelijk maken vanuit alle uithoeken van de provincie snel naar de vertrekplaats van het internationaal treinverkeer/busverkeer te komen?
- Wil GS, wil PS, de zakelijke reizigers erop wijzen dat het ook mogelijk is om te vergaderen via videoconferencing. Dan hoeft er in principe geen vliegreis gemaakt te worden.
- Wil GS, wil PS, de punten, genoemd in de brief van de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland ook bespreken?

Aan: GS en PS Provincie Noord-Holland
T.a.v. De heer Adnan Tekin
Commissie
Per mail

Onderwerp: Trein als alternatief voor vliegen
Ons kenmerk: SA2018/08

Datum: 7 juni 2018

Kleine Tocht 4A
1507 CB Zaandam
Telefoon: 075 - 635 15 98
E-mail: mnh@mnh.nl
Internet: www.mnh.nl

Geachte Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten,
Geachte heer Tekin en de leden van de commissie M&F en NLWM,

Goed nieuws voor Schiphol, haar omwonenden en het klimaat. Groei van het aantal vluchten (starts en landingen) op de luchthaven is niet nodig. Mogelijke reizigersgroei op Schiphol kan opgevangen worden door het verbeteren van de trein als alternatief voor vliegen op 31 Europese bestemmingen. Door alleen al ticketverkoop, reisservice en dienstregeling te verbeteren zullen er in de MRA-regio 89.000 vliegbewegingen minder nodig zijn. Dat blijkt uit het rapport "Trein in plaats van vliegen op korte afstanden" van Royal Haskoning DHV dat is uitgevoerd in opdracht van de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland.

Mijn verzoek aan GS en PS is derhalve om dit rapport bij de provinciale besluitvorming over de toekomst van Schiphol te betrekken. Ik verzoek u ons de mogelijkheid te geven om tijdens een hoorzitting / technische briefing voor GS en PS een korte presentatie te verzorgen, waarin RHDHV specifiek ingaat op de mogelijkheden om de trein als alternatief voor vliegen in te zetten en de daarbij te nemen maatregelen.

Voor het provinciebestuur is dit om twee redenen extra relevant. In de eerste plaats is het belangrijk Schiphol als multimodale hub versneld verder te ontwikkelen en op het spoor onder Schiphol meer ruimte te creëren voor internationale treinen. Dat betekent dat de OV-verbindingen van en naar Schiphol versneld verbeterd dienen te worden.

In de tweede plaats zijn er veel bewoners en bestuurders in omliggende gemeenten die de overlast door Schiphol graag zien afnemen. Als voorzitter van de BRS verzoek ik de provincie, in casu gedeputeerde Tekin, deze oplossing te bespreken binnen de BRS en met kracht, namens de BRS, te bepleiten in de ORS. Ook in de BRS verzorgen wij graag een presentatie.

Tot slot: om de MRA en Nederland internationaal bereikbaar te houden is groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol niet nodig, niet wenselijk en ook niet mogelijk gezien het huidige afsprakenkader. Gelukkig maar, voor het klimaat, de gezondheid en het welbevinden van Noord-Hollanders.

Ik zie uw reactie met vertrouwen tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Sijas Akkerman
Directeur

RAPPORT

Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden

en hoe we vaker voor de trein kunnen kiezen



Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden

Ondertitel: en hoe we vaker voor de trein kunnen kiezen.
Klant: Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
Referentie: T&PBG1539R001F01
Versie: 1.0/Definitief
Datum: Mei 2018
Projectnaam: Trein in plaats van vliegtuig
Projectnummer: BG1539
Auteur(s): Barth Donners

Opgesteld door: Elmer van Buuren, Rémy Rijniers,
David Koopman

Gecontroleerd door: Geertje Hegeman

Datum/Initialen: 25 mei 2018

Goedgekeurd door: Geertje Hegeman

Datum/Initialen:

Classificatie



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

Managementsamenvatting	1
1 Inleiding	2
2 Trein als alternatief voor de reiziger	3
2.1 Bestemmingskeuze voor effecten	3
2.2 De huidige situatie	5
2.3 Effectanalyse	7
2.3.1 Effect op de reistijden	7
2.3.2 Effect op de vervoerwijzekeuze	11
2.3.3 Externe effecten	13
3 Waarom kiezen reizigers voor het vliegtuig in plaats van trein?	15
3.1 Archetypes	15
3.2 De zakelijke reiziger	15
3.3 De recreatieve reiziger	15
3.4 De frequente reiziger	16
3.5 Ervaren barrières door psychologische factoren verklaard	17
4 Verbetering van de (internationale) treinreis	18
4.1 Verbetering tickets & services	18
4.1.1 Uitwerking verbetering tickets & services	18
4.1.2 Toepassing en effect verbetering ticketing & services	21
4.2 Reistijd verbetering: elimineren barrières & optimalisatie planproces	21
4.2.1 Elimineren van barrières	22
4.2.2 Optimalisatie van het planproces	23
4.2.3 Toepassing van elimineren van barrières & optimalisatie planproces	24
4.3 Reistijd verbetering: Europees HSL-netwerk	25
4.3.1 Argumenten voor een Europees HSL-netwerk	25
4.3.2 Uitwerking van een Europees HSL-netwerk	26
4.4 Uitgangspunten voor de effectbepaling	27
5 Casestudy: Amsterdam – Berlijn	29
5.1 Opheffen van operationele barrières	29
5.2 Planproces optimaliseren & aanpassingen dienstregeling	30
5.3 Ideale dienstregeling volgens ‘blanco vel’-benadering	31
6 Conclusies & aanbevelingen	33
6.1 Conclusies ervaring van reizigers	33
6.2 Aanbevelingen verbetering ticketing & services	33
6.3 Aanbevelingen reistijd verbetering door optimalisatie dienstregeling	34
6.4 Aanbevelingen reistijd verbetering door Europees HSL-netwerk	34
Bijlagen	
A1 Reistijden	
A2 Modal Split	
A3 Reistijden vakantiebestemmingen	

Managementsamenvatting

In opdracht van Natuur en Milieufederatie Noord-Holland samen met Greenpeace en Natuur & Milieu, heeft Royal HaskoningDHV een analyse gemaakt van bestemmingen vanaf Schiphol, waarvoor de trein concurrerend kan zijn met het vliegtuig. Onderzocht is wat de huidige reistijden voor vliegtuig en trein zijn. Vervolgens is onderzocht voor welke bestemmingen de trein voor de reiziger een interessant alternatief kan zijn bij verbetering van (1) ticketing & services (2) reistijd door operationele barrières op te heffen en planproces te optimaliseren en (3) reistijd door realisatie van een Europees HSL-netwerk. Waarom reizigers nu vaker voor het vliegtuig kiezen en wat hen tot andere keuzes kan brengen is onderzocht door interviews te houden met drie archetypes: de zakelijke reiziger, de recreatieve reiziger en de frequente (recreatieve) reiziger.

De bestemmingen zijn geselecteerd op basis van de grootte van de steden, directe vliegverbindingen met Schiphol en hemelsbrede afstand (maximaal 750 km van Schiphol). Zo zijn 31 bestemmingen geselecteerd. Tussen Schiphol en deze 31 geselecteerde bestemmingen gaan in de huidige situatie in totaal 241 vluchten per dag, ongeveer 176.000 vliegbewegingen per jaar. Dit is rond de 35% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol (Schiphol, 2018).

Wanneer voor de huidige situatie de trein- en vliegtijden van deze 31 bestemmingen worden vergeleken, blijkt dat voor Brussel en Parijs de treintijd korter is dan de vliegtijd. Voor negen bestemmingen is de treintijd minder dan twee uur langer, voor de overige 20 bestemmingen is de treintijd meer dan twee uur langer. Voor tien van deze 20 bestemmingen is de reistijd per trein meer dan het dubbele van de vliegtijd.

Met alleen verbetering van ticketing & services kan gedrag van reizigers worden beïnvloed, waardoor zij eerder voor de trein kiezen, zonder dat de reistijd wordt verbeterd. Wanneer de reistijd per trein wordt geoptimaliseerd, zijn de treintijden van Brussel, Düsseldorf, Hannover, Londen, Frankfurt, Parijs, Luxemburg en Rennes vrijwel gelijk of korter dan de vliegtijden. Door aanleg van een Europees HSL-netwerk wordt voor 25 van de 31 bestemmingen de treintijd korter dan de vliegtijd. Alleen voor Edinburgh, Zürich, Göteborg, Genève en Milaan blijft het vliegtuig sneller.

Voor alle 31 bestemmingen samen is de modal split (verdeling van reizigers over de vervoerswijzen: vliegtuig, trein en weg) berekend voor de huidige situatie en voor de twee reistijd optimalisaties. Voor alle bestemmingen samen stijgt het aandeel trein van 27% in de huidige situatie naar 46% bij het opheffen van operationele barrières en optimalisatie planproces en naar 63% na aanleg Europees HSL-netwerk. Hiermee kan respectievelijk per jaar 327 miljoen kilogram (optimalisatie) en 998 miljoen kilogram (aanleg HSL-netwerk) CO₂-emissies worden bespaard. De potentiële NO_x besparing bedraagt respectievelijk 116 kg en 323 kg per jaar.

De geïnterviewde zakelijke reiziger onderschat vliegtijd en kiest voor het vliegtuig vanwege tijd en comfort. Publieke garanties, bijvoorbeeld een gegarandeerde stoel in de trein met betrouwbare wifi, kunnen de zakelijke reiziger mogelijk beïnvloeden, maar dit is lastig omdat hij/zij de reis meestal niet zelf boekt. De geïnterviewde recreatieve reiziger kiest voor het vliegtuig vanuit gewoontegedrag. Dit is mogelijk te doorbreken door reclamecampagnes gericht op die factoren die de recreatieve reiziger belangrijk vindt (bijvoorbeeld comfort, gemak, kosten). De geïnterviewde frequente (recreatieve) reiziger was niet op de hoogte van de mogelijkheid van een treinreis en stond, na een negatieve ervaring met het vliegtuig, er open voor om dit een keer te proberen. Attenderen op andere opties op plekken waar de frequente reiziger zoekt, is een mogelijke stap om kennisachterstand over treinreizen te verminderen.

Eerste aanbevelingen om de trein concurrerend te laten zijn met het vliegtuig zijn:

- Actief sturen, samen met treinondernemingen, luchtvaartmaatschappijen en vliegvelden om reizigers van korte vluchten te stimuleren de trein te gebruiken, zodat het aantal korte vluchten kan worden verminderd.
- Aanbieders van vervoersdiensten staan toe dat derde partijen actuele dienstregelingen gebruiken en vervoerscapaciteit verkopen.
- Aanbieden van één vervoerscontract met opvang en zekerheid over vergoeding bij oponthoud.
- Bevorderen inzet van meersysteemmaterieel en optimaliseren planproces door middel van internationale afstemming.
- Op Europese schaal onderzoek doen naar internationale lange afstand verbindingen.
- Het creëren van Europese beleidskaders waarin met behulp van Europese transnationale maatschappelijke kosten-baten analyses de internationale meerwaarde van projecten kan worden getoetst en geëvalueerd. Hierbij kan worden gekeken naar de inrichting van investeringen en initiatief op de (goederen) TEN-T corridors.

1 Inleiding

Schiphol is een van de mainports in Nederland en daarmee een belangrijke economische hub van nationaal belang. Tegelijkertijd staat de groei van Schiphol onder druk en biedt de trein de kans de bereikbaarheid te vergroten en de bereikbaarheid te verduurzamen. Een significant aandeel van de vliegbewegingen op Schiphol komt voor rekening van bestemmingen op de korte en middellange afstand. Voor sommige bestemmingen concurreert de reistijd per trein met het vliegtuig, zeker wanneer ook rekening wordt gehouden met de tijd van voor- en natransport en de benodigde tijd voor het in- en uitchecken op het vliegveld. Desondanks kiezen veel (meer) reizigers voor het vliegtuig.

Er gaan steeds meer stemmen op om de internationale trein in te zetten op korte afstanden (250-750 km) in plaats van het vliegtuig. Voornaamste reden hiervoor is om reizen te verduurzamen, CO₂-uitstoot te verminderen. Daarnaast kan dit voor drukke vliegvelden zoals Schiphol, de bereikbaarheid verbeteren door betere achterlandverbindingen.

Natuur en Milieufederatie Noord-Holland heeft een stageonderzoek laten uitvoeren naar alternatieven voor Europese vliegbewegingen (Ballieux, 2018). Hierin is voor 14 bestemmingen vanaf Schiphol berekend hoeveel treinen of bussen er nodig zijn om voor deze bestemmingen het vliegtuig voor 10, 50 of 75% te vervangen. Voor alle drie scenario's is tevens de CO₂ besparing uitgerekend. Dit heeft enig inzicht gegeven, maar Natuur en Milieufederatie Noord-Holland wil uitgebreider onderzoek.

Natuur en Milieufederatie Noord-Holland heeft samen met Greenpeace en Natuur & Milieu, Royal HaskoningDHV gevraagd te onderzoeken voor welke bestemmingen de trein voor de reiziger een interessant alternatief is bij verbeteringen van de modaliteit op een aantal manieren, de samenhang is geïllustreerd in Figuur 1.1:

1. De verbetering van ticketing & services
2. De verbetering van de reistijd door opheffen van operationele barrières en optimalisatie planproces
3. Verdere verbetering van de reistijd door realisatie van een integraal Europees HSL-netwerk



Figuur 1.1, Schematische weergave van samenhang in de ontwikkelstappen

De effecten van de verschillende verbeteringen voor bestemmingen op korte afstand zijn in het volgende hoofdstuk gegeven. is in het volgende hoofdstuk gegeven. Vervolgens is geanalyseerd wat de ervaringen van reizigers zijn bij het maken van keuzes. De uitwerking en toepassing van de verbeteringen zijn in hoofdstuk 4 beschreven. Om meer inzicht te krijgen in de details is een case study voor Amsterdam - Berlijn opgenomen. Het rapport sluit af met de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 5.

2 Trein als alternatief voor de reiziger

Voor het bepalen van de effecten zijn 31 bestemmingen geselecteerd op de korte en middellange afstand (200 - 750 km) vanaf Amsterdam. Op basis van de huidige situatie voor reistijden zijn de effecten bepaald als de verschillende verbeteringen voor het internationale treinverkeer worden doorgevoerd.

Eerst is in kaart gebracht welke bestemmingen zijn geselecteerd en hoe. Vervolgens is een vergelijking gemaakt tussen reistijd voor de trein en het vliegtuig in de huidige situatie. Tot slot zijn effecten van mogelijke verbeteringen voor internationaal treinreizen geëvalueerd op reistijd, vervoerwijzekeuze van de reiziger en externe effecten.

2.1 Bestemmingskeuze voor effecten

De bestemmingen zijn geselecteerd op basis van een analyse van de grote steden op korte en middellange afstand van Amsterdam, in combinatie met het aanbod van vluchten vanaf Schiphol. Hierbij is gebruik gemaakt van bestemmingen die eerder al waren geïdentificeerd als kansrijk (Ballieux, 2018).



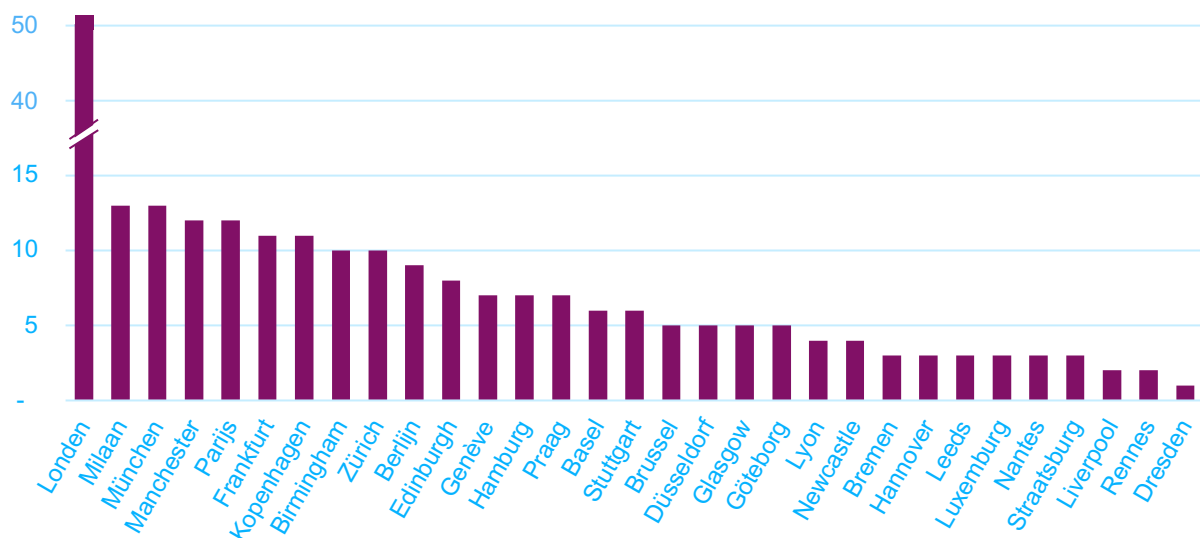
Figuur 2.1, Geselecteerde bestemmingen, inclusief indicatie van de afstand vanaf Amsterdam.

Een eerste selectie van steden is gemaakt op basis van de grootte van de stad, waarbij alleen Europese metropolen zijn geselecteerd. Op basis van afstand van steden ten opzichte van Amsterdam, tot maximaal ongeveer 750 km hemelsbreed (in vogelvlucht), is de volgende selectie gemaakt. De grens van 750 km is gekozen om dat reistijden per trein boven deze afstand in het algemeen niet meer competitief zijn. Dit levert in totaal 45 mogelijke bestemmingen op.

Van deze 45 bestemmingen is in kaart gebracht hoeveel vluchten er worden uitgevoerd vanaf Schiphol, naar een luchthaven bij de stad. Als peildatum is gekozen voor een doordeweekse dag, 10-7-2018 om een gemiddelde indicatie te krijgen. Van de 45 bestemmingen hebben 14 geen (actief) vliegveld of geen rechtstreekse vluchten vanaf Amsterdam. Daarom blijven 31 bestemmingen over, welke zijn meegenomen en weergegeven in Figuur 2.1.

De steden zijn evenredig verdeeld over Noordwest-Europa en op verschillende afstanden vanaf Amsterdam. Milaan is toegevoegd aan de lijst, ondanks dat de vogelvlucht afstand groter is dan de eerder gestelde 750 km. Deze keuze is gebaseerd op het relatief groter aantal reizigers en vluchten die Milaan als bestemming hebben. Verder zijn de bestemmingen een mix tussen bekende 'city-trip' bestemmingen als Parijs, Londen en Berlijn aan de ene kant als ook zakelijk bestemmingen als Kopenhagen en Edinburgh. De selectie is zoveel mogelijk waarde vrij op basis van economische aantrekkingskracht gemaakt. Hierdoor zitten er ook minder bekende bestemmingen tussen zoals Rennes, Göteborg en Leeds.

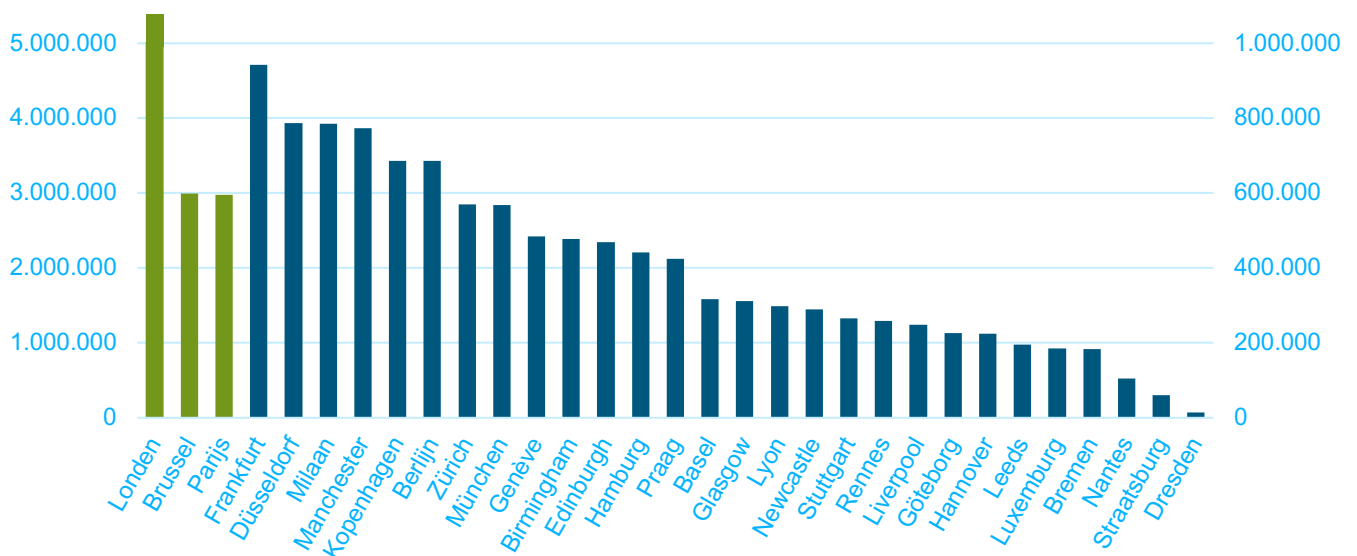
Figuur 2.2 laat zien dat verreweg de meeste vluchten naar Londen gaan, 51 per dag. Naar Milaan en München gaan 13 dagelijkse vluchten, gemiddeld één vlucht per uur. Parijs is de verbinding van de hubs van KLM en Air France. Hierdoor gaan er relatief veel vluchten naar Parijs: 12 per dag. Naar Brussel gaan 5 vluchten per dag, voor een vergelijkbare hoeveelheid reizigers. Voor de 31 geselecteerde bestemmingen gaat het in totaal om 244 vluchten per dag, ongeveer 176.000 vliegbewegingen per jaar, 35% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol (Schiphol, 2018).



Figuur 2.2, Dagelijkse vluchten vanaf Schiphol.

Figuur 2.3 geeft het aantal reizigers per bestemming weer. Dit is het volledige aantal potentiële passagiers voor de markt van Schiphol, inclusief vliegtuigpassagiers en treinreizigers. Om dit te berekenen is gekeken naar het aantal passagiers in 2016 per vliegtuig, afkomstig van Eurostat. Gezien de positie van Schiphol als transfer-hub is aangenomen dat 30% van de passagiers een transferreiziger is (gebaseerd op passagiersgegevens van Schiphol). Met behulp van de huidige reistijden voor vliegtuig en trein is de vervoerwijzekeuze bepaald voor het totale aantal passagiers. Indien de reistijd per vliegtuig nu competitief genoeg is om naar Amsterdam te reizen, dan is aangenomen dat dit ook mogelijk is als de reistijd per trein vergelijkbaar is.

De top 3 bestemmingen (Londen, Brussel en Parijs), steekt ver boven het aantal passagiers van de andere bestemmingen uit. Daarom is ervoor te gekozen deze met een andere schaal weer te geven, aan de linkerkant van de grafiek. Voor de andere bestemmingen geldt de schaal aan de rechterkant. Opvallend is dat een grote bestemming als Berlijn (9^e in passagiersaantallen) relatief toch minder vervoersvraag heeft dan Frankfurt, Milaan of Kopenhagen.



Figuur 2.3, Jaarlijkse aantal reizigers van en naar de bestemmingen, (groen linker-as, blauw rechter-as).

2.2 De huidige situatie

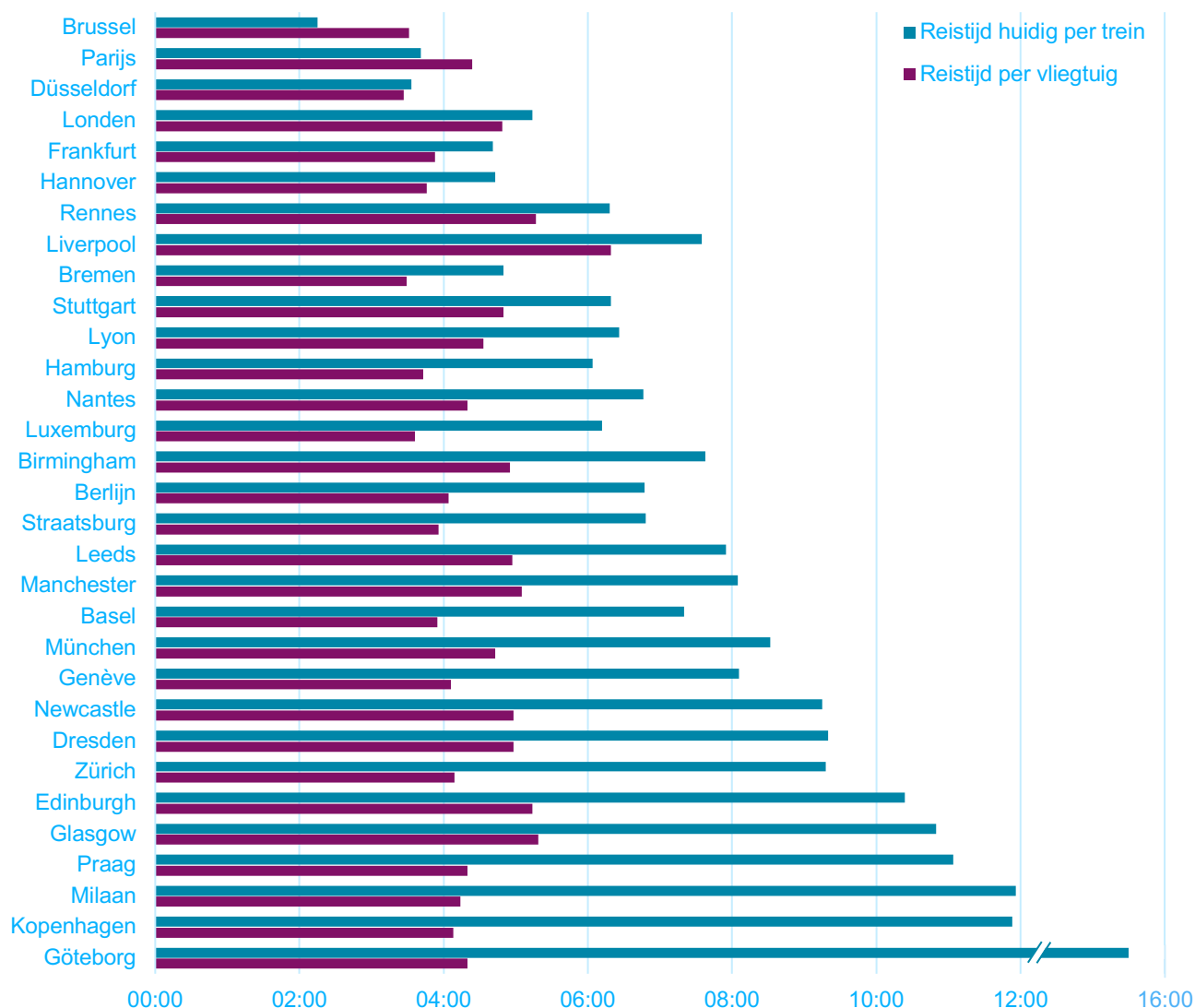
Voor alle 31 bestemmingen is uitgezocht wat de reistijden zijn per trein en per vliegtuig. De analyse is gemaakt op basis van de data van Rome2Rio.com en informatie over de dienstregelingen in HAFAS, beschikbaar via www.bahn.de.

Voor de bepaling van de reistijden is uitgegaan van deur-tot-deur reistijden vanuit het centrum van de steden. Hiervoor geldt voor reizen per trein dat reizigers naar het station moeten reizen en voor het vliegtuig dat reizigers naar de luchthaven moet reizen. In Rome2Rio en in het gebruikte model zijn deze tijden meegenomen. Als gevolg van de verschillen tussen steden en verschillen in locatie van stations en luchthavens is de reistijd in iedere stad anders. Daarbij zijn realistische transfertijden meegenomen voor de activiteiten rondom de luchthaven, zoals check-in, security en boarding.

Figuur 2.4 laat zien dat in de huidige situatie alleen voor Brussel en Parijs de reistijd per trein sneller is dan met het vliegtuig. Voor de volgende negen bestemmingen in Figuur 2.4 zijn de reistijden per trein minder dan 2 uur langer, voor de overige 20 bestemmingen meer dan 2 uur langer.

Naast de objectieve verschillen in reistijd spelen een aantal andere omstandigheden ook een rol in de modaliteitskeuze van reizigers (zie ook hoofdstuk 3):

1. De gepercipieerde gunstigere reistijd van het vliegtuig (de reiziger denkt van vliegveld naar vliegveld).
2. De slechtere vindbaarheid van reisinformatie voor verbindingen per trein.
3. De slechtere vindbaarheid van ticketing en aantrekkelijke tarieven voor het reizen per trein.
4. De onzekerheid van goede begeleiding bij ongeplande onderbreking van de reis, vooral in het geval van meerdere vervoerscontracten.



Figuur 2.4, vergelijking huidige reistijden trein en vliegtuig, gesorteerd op verschil in reistijd.

Voor de 14 bestemmingen waar geen vliegveld is of geen (regelmatige) directe vluchten naar Amsterdam zijn, zijn ook de huidige reistijden opgezocht. Dit waren onder andere bestemmingen op korte afstand van Amsterdam (Keulen, Luik, Antwerpen), maar ook bestemmingen op grotere afstand zoals Rouen of Leipzig. Voor veel van deze bestemmingen is de trein nu al een aantrekkelijk alternatief. Er kan niet worden uitgesloten dat er een causaal verband is tussen de aantrekkelijkheid van de plaats in de bereikbaarheid van de trein en het ontbreken van regelmatige vluchten van en naar Amsterdam.

Opvallend is dat de reistijd per trein naar Noord-Europa gunstiger is dan naar Zuid-Europa. Deels kan dit worden verklaard door de positie in de historische economische corridors en relaties. Op basis van de huidige reistijden en het huidige aantal passagiers zijn de effecten van de verbeterstappen inzichtelijk gemaakt.

2.3 Effectanalyse

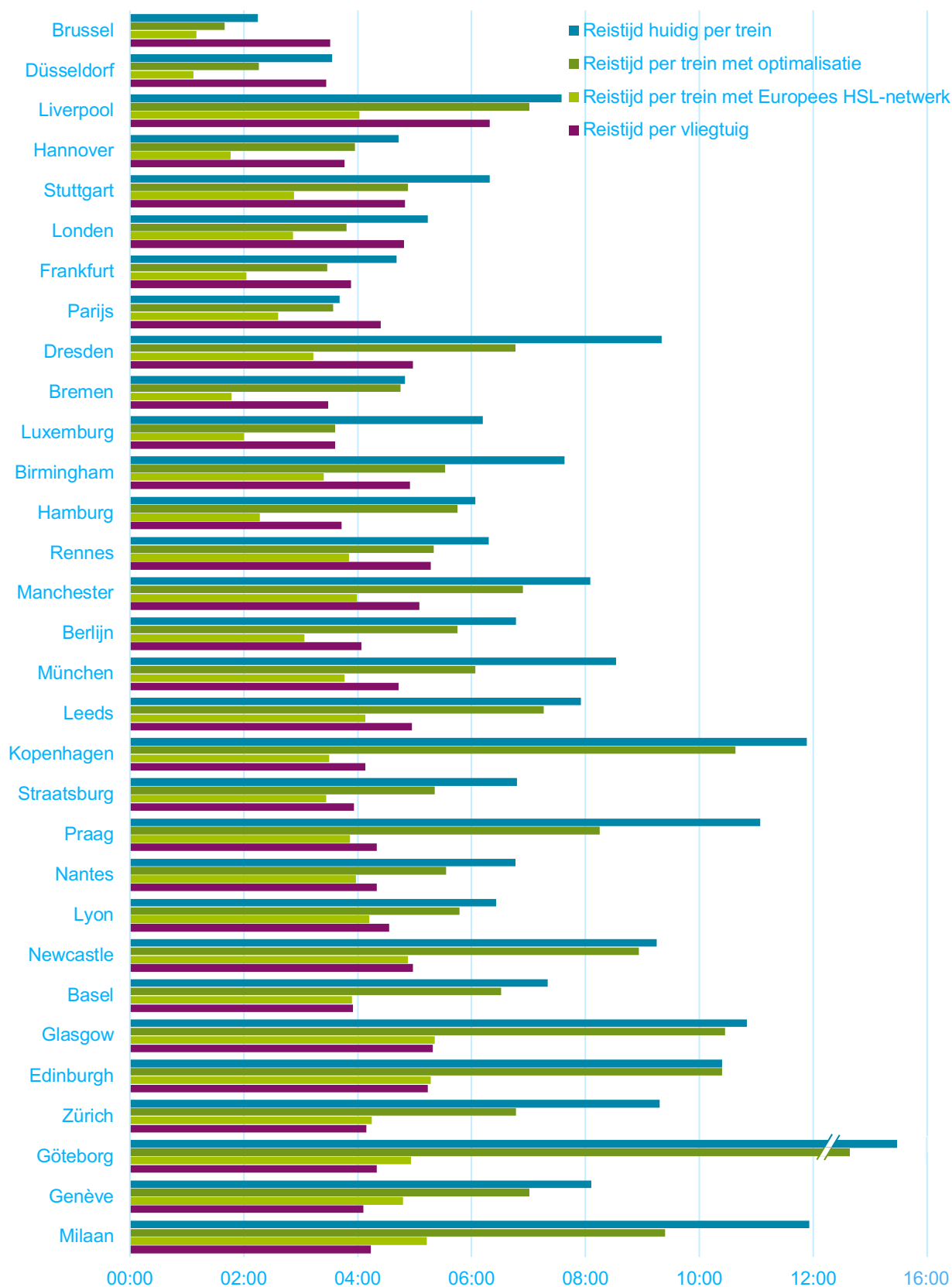
Voor een goed inzicht in de effecten van de verschillende verbeteringen en de onderlinge verschillen zijn deze samengevat in een paragraaf. Het gaat hierbij om de volgende verbeterstappen:

1. De verbetering ticketing & services;
2. De verbetering van de reistijd door opheffen van operationele barrières en optimalisatie planproces;
3. Verdere verbetering van de reistijd door realisatie van een Europees HSL-netwerk.

Het effect van de verbetering van ticketing & services is niet vast te stellen binnen de scope van deze rapportage. Er is namelijk geen kwantitatieve data beschikbaar op dit moment van de impact van slechtere vindbaarheid van reisinformatie, slechtere vindbaarheid van tickets en aantrekkelijke tarieven en onzekerheid van goede begeleiding bij ongeplande onderbreking van de reis. De archetypes, zie hoofdstuk 3, van reizigers tonen echter wel dat de keuze van de reiziger sterk wordt beïnvloed door deze punten. Kwantitatief zou het effect kunnen worden geduid als het verschil tussen de daadwerkelijke huidige ticketverkoop en de verwachte huidige situatie op basis van de reistijden. Vervolgens is gekeken naar de verbeteringen in reistijd per trein voor de verbeterstappen 2 en 3 (zie boven). Daarna zijn de effecten in vervoerwijzekeuze van de reiziger per bestemming geëvalueerd. Als laatste is gekeken naar de externe effecten.

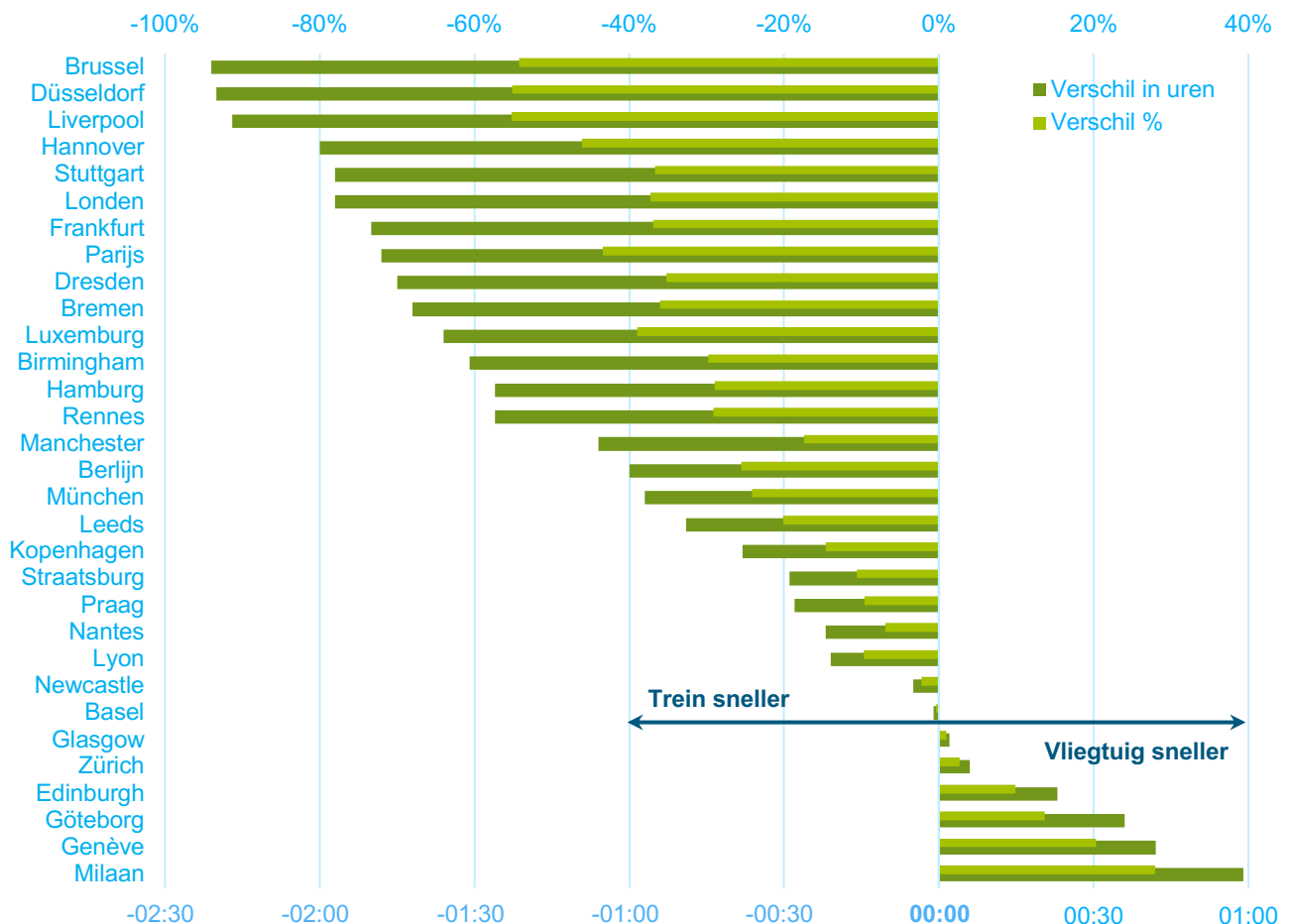
2.3.1 Effect op de reistijden

De verschillende stappen hebben een significante impact op de reistijd voor de reiziger. Hierbij is de deur-tot-deur reistijd gemodelleerd en niet alleen de in-voertuigtijd. Voor Göteborg wordt bijvoorbeeld de reistijd per trein met meer dan 11 uur gereduceerd bij aanleg van een Europees geïntegreerd HSL-netwerk. Daarmee is de reistijd per trein nog maar een half uur langer dan het vliegtuig. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie voor Londen.



Figuur 2.5, vergelijking reistijden, incl. transfertijden, voor trein en vliegtuig. Gesorteerd op verschil in reistijd HSL-vliegtuig. Excl. verbetering ticketing & services, deze verbetering heeft geen effect op reistijden.

Er kunnen significante verbeteringen in de reistijden worden gerealiseerd door de verschillende verbeteringen. De verbeteringen van de optimalisatie van de dienstregeling lijken relatief klein, maar deze staan wel aan de basis van de keuze van de reiziger. Daarmee zijn reistijd verbeteringen zeer belangrijk in de vervoerwijzekeuze en de externe effecten als gevolg van het gebruik van vervoermiddelen. Deze laatste twee punten worden in de volgende twee paragrafen verder uitgewerkt.



Figuur 2.6, Reistijdverschil in uren en percentage tussen trein over Europees HSL-netwerk en vliegtuig

In de vergelijking van reistijden per trein bij een Europees HSL-netwerk en het vliegtuig is duidelijk dat de trein op de korte en middellange afstanden een volwaardig alternatief is, de vliegreis duurt ongeveer 2x zo lang. Er is een significante relatie tussen de snellere reistijd per trein en de totale afstand tussen Amsterdam en de bestemming. Overall kan worden gesteld dat voor afstanden tot 500 km de trein sneller is dan het vliegtuig. Afhankelijk van de locatie in het netwerk en de geografische barrières kan een snellere reistijd voor de trein worden geboden voor grotere afstanden (zoals Lyon op 740 km) of is toch het vliegtuig sneller (Basel op 571 km).

Op grotere afstanden, 800+ km, is het vliegtuig sneller dan een trein over een HSL-netwerk, zelfs met de optimale reistijd. Dit betekent dat de trein op deze afstanden weliswaar als alternatief kan worden geboden, maar niet meer op reistijd concurreert en alleen, net als op dit moment de bus, op prijs van een ticket. Voor Milaan is de treinreis per HSL een uur langzamer dan het vliegtuig (30%), als gevolg van de gevoeligheid voor reistijd kan de trein wel nog concurreren. Echter bij grotere afstanden neemt het verschil verder toe en is de trein niet meer concurrerend. Tenzij nachttreinen worden ingezet, zie kader.

Potentie van de Nachttrein

(...) Waar reizigers de trein nemen voor een snelle reis van A naar B, moet de nachttrein het vooral van comfort hebben. Een goed bed, voldoende ruimte en het allerbelangrijkste: voldoende tijd voor een goede nachtrust. De nachttrein is niet snel, maar bespaart je wel een hotelovernachting.

Aangenomen dat een reis minimaal 6 tot 8 uur moet duren om voldoende slaap te krijgen, heeft het spoorwegbedrijf twee opties: de reis vertragen of verlengen. In Duitsland staat een nachttrein vaak een aantal uren stil op een emplacement om vroeg in de ochtend te arriveren. Bijkomend voordeel is de rust door het wegvallen van rijgeluid en geschud. Door een reis te verlengen kan de vervoerder een reis die overdag te lang duurt alsnog 's nachts aanbieden. Een voorbeeld daarvan waren de inmiddels geschrapte CityNightLines naar Zwitserland en Italië.

Vierstapskeuzemodel

(...) Reizigers beslissen aan de hand van vier keuzes: de keuze om te reizen, de keuze voor de bestemming, voor de vervoerwijze (modaliteit) en voor een route.

De keuze om te reizen is gebaseerd op het aantal inwoners van een stad, arbeidsplaatsen, inkomen en andere sociaaleconomische factoren. De bestemmingskeuze hangt vooral af van de aantrekkingskracht tussen twee gebieden. De modaliteitskeuze hangt samen met de reistijd en kosten van het vervoermiddel. Hierbij wordt de reistijd in geld uitgedrukt, of de kosten in tijd omgerekend op basis van de waardering voor tijd. (...) Verder tellen ook nog comfort en voorkeursfactoren enigszins mee. Ten slotte is ook de routekeuze gebaseerd op reistijd en kosten.

Tijd is dus een van de belangrijkste afwegingsfactoren voor de keuze van een vervoermiddel. Dat zet de nachttrein direct op achterstand (...).

Substitutie hotelovernachting

De belangrijkste motieven om voor een nachttrein te kiezen zijn de substitutie van een hotelovernachting, de reis als beleving en de rechtstreekse verbinding. Alleen de rechtstreekse verbinding komt enigszins terug in de vervoermodellen. De reis als beleving is moeilijk te vertalen naar tijd of kosten voor de gemiddelde reiziger. De substitutie van de hotelovernachting is echter, net als kosten en reistijd, in geld uit te drukken en moet dus op te nemen zijn in modellen. Maar het onderzoek hiernaar is beperkt, waardoor het aanbod van nachttreinen steeds verder afneemt.

Hogesnelheidsnachttreinen

(...)

Een passend vervoermodel voor de nachttrein is niet alleen een opgave voor de spoorsector maar ook voor de wetenschap. Hogesnelheidsnachttreinen zouden de range van substitutie voor vliegtuigen door treinen wel eens van 750 naar bijna 2000 kilometer kunnen oprekken. Hiermee komt bijna heel Europa binnen het bereik van de nachttrein.

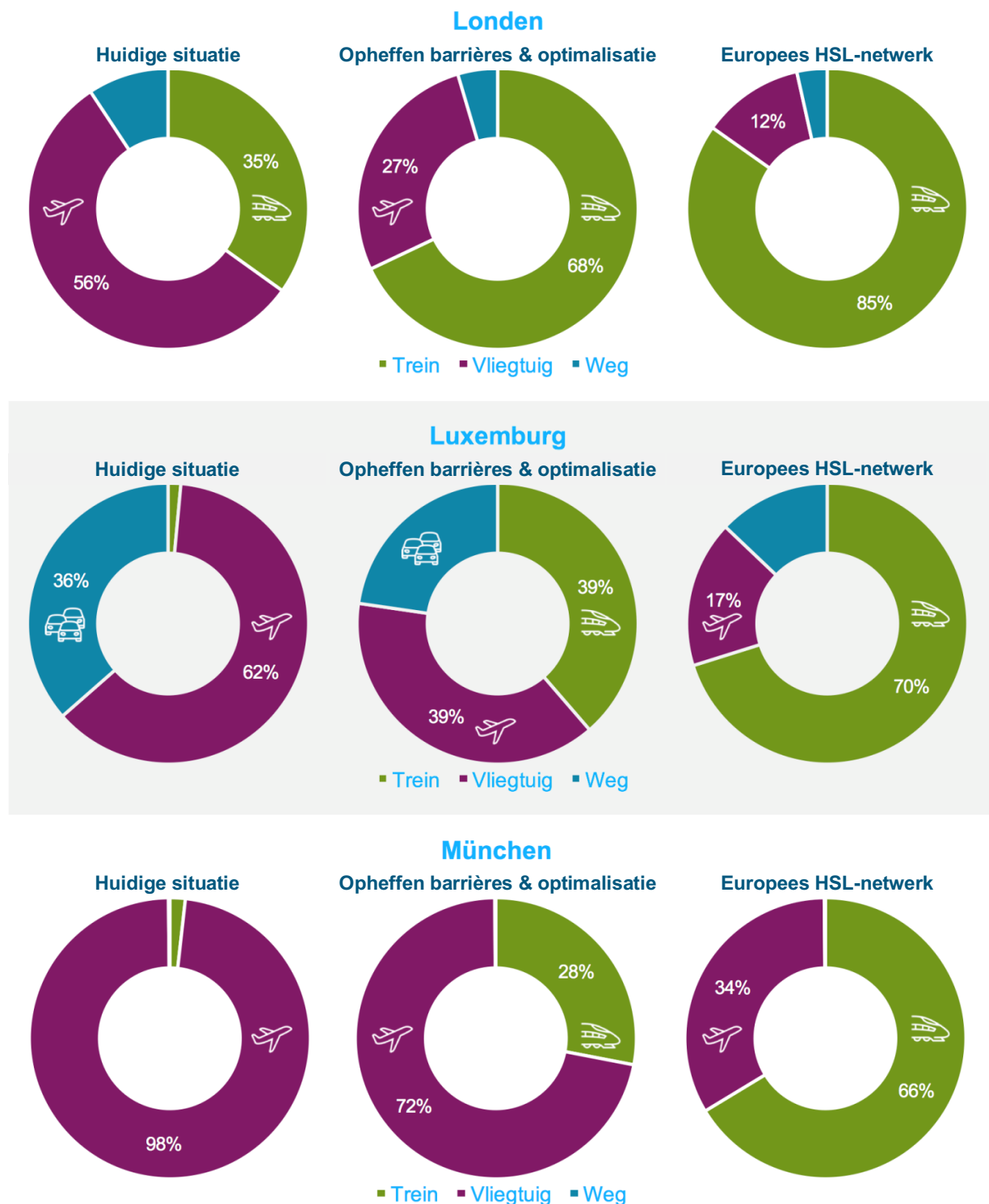
Uit OV-magazine, Nachttrein verdient eigen vervoermodel, (B. Donners, 2017).

Voor de reiziger is de nachttrein interessant als een dagreis lang tot zeer lang duurt, ongeacht de competitie in reistijd met het vliegtuig. Er dient voldoende tijd te zijn om te slapen en de aankomst en vertrektijden moeten gunstig zijn. Bij een vertrek per dagtrein of vliegtuig in de vroege ochtend is de aankomsttijd zelden voor 9:00 uur in de ochtend en is het vaak lastig om op tijd bij het vliegveld of treinstation te komen. Aankomsttijd met de nachttrein kan, afhankelijk van de dienstregeling, vroeger, zonder concessies te hoeven doen aan de nachtrust. Een goede nachtrust kan worden geboden voor reizen tussen de 8 en 14 uur. Dit maakt bestemmingen in Spanje (Barcelona, Madrid) en Italië (Rome) ook aantrekkelijk. Indien er ook hogesnelheidsnachttreinen worden ingezet op een Europees HSL-netwerk kan heel Europa worden bediend door nachttreinen. De huidige reistijd per trein voor deze bestemmingen is vaak minimaal 2 keer zolang en daarom voor de reiziger geen interessante keuze. Voor een inzicht in de mogelijke reistijden voor de verder gelegen bestemmingen die interessant zijn voor nachttreinen, zie bijlage A3.

Om een beter inzicht te krijgen in de potentie van de nachttrein is extra onderzoek nodig.

2.3.2 Effect op de vervoerwijzekeuze

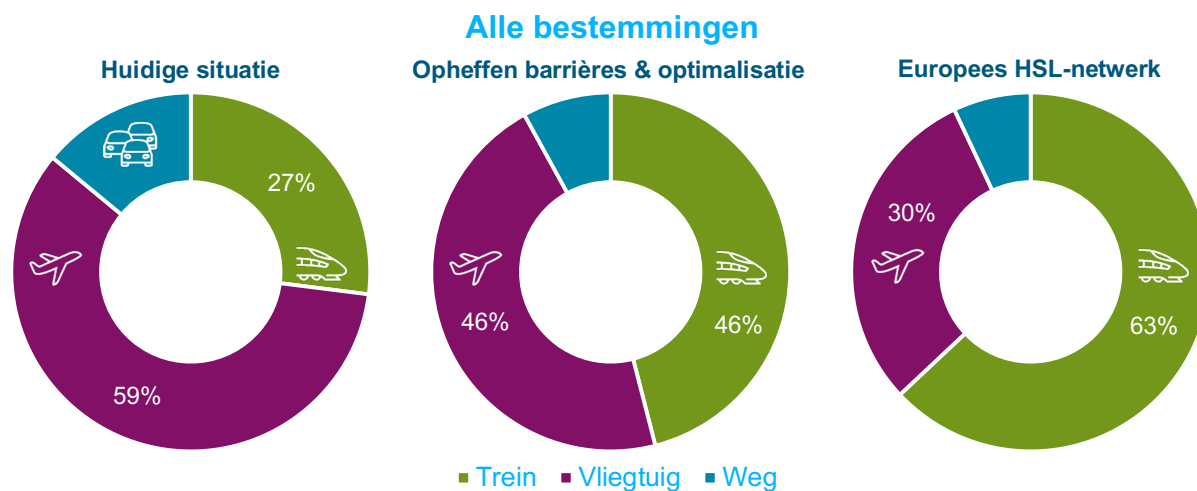
De reiziger maakt zijn keuze voor de vervoerwijze met name op prijs en reistijd. Als gevolg van verbeteringen in de reistijd gaan reizigers andere vervoerwijzen kiezen. Figuur 2.7 laat voor drie bestemmingen zien wat de verschuiving in vervoerwijzekeuze is, voor de twee verbeterstappen van reistijd voor de trein. De percentages van reizigers die kiezen voor trein, vliegen en auto zijn weergegeven.



Figuur 2.7, Evolutie vervoerwijzekeuze voor drie bestemmingen met grote verschuivingen. Excl. verschuiving als gevolg van verbetering ticketing & services, deze is binnen de scope van dit onderzoek niet vast te stellen.

In Figuur 2.8 is de vervoerwijzekeuze voor alle reizigers naar de 31 bestemmingen in donuts geïllustreerd. In de huidige situatie kiest 27% van de reizigers de trein als vervoermiddel naar de geselecteerde bestemmingen. In de geoptimaliseerde stap verdubbelt dit bijna, naar 46%,

Indien de volledige stap voor de invoering van een Europees HSL-netwerk wordt gerealiseerd kiest bijna twee derde voor de trein voor alle bestemmingen samen, 63%. Voor 7 bestemmingen (Londen, Parijs, Frankfurt, Hannover, Liverpool, Stuttgart & Bremen) kan met behulp van het HSL-netwerk zelfs een modal split worden gecreëerd van meer dan 80% voor de trein. De gemiddelde modal split over de bestemmingen is 13%, voor de geoptimaliseerde situatie verdubbelt dit naar 27% en voor een HSL netwerk is dit 65%.



Figuur 2.8, Evolutie vervoerwijzekeuze, verschillende stappen, gewogen gemiddelde van alle 31 bestemmingen.

Als gevolg van de veranderde vervoerwijzekeuze zal het aantal vluchten afnemen. In de huidige situatie zijn er in totaal 244 vluchten dagelijks vanaf Schiphol naar de 31 bestemmingen. Iedere vlucht bestaat uit twee vliegbewegingen (landen en opstijgen), dit betekent ongeveer 178.000 vliegbewegingen per jaar voor de geselecteerde bestemmingen, 35% van het totaal op Schiphol. Tabel 2.1 laat zien dat in de optimalisatie het aantal vluchten kan worden teruggebracht naar 119 vluchten per dag, ongeveer 87.000 vliegbewegingen per jaar. In de HSL-stap neemt het aantal vluchten met 60 extra af. Dit zijn ongeveer 44.000 vliegbewegingen per jaar minder. In totaal betekent dit, dat er op Schiphol 133.000 vliegbewegingen per jaar minder kunnen worden gemaakt, zonder dat dit negatieve gevolgen heeft op de reistijd van de reiziger.

	Vluchten per dag	Vliegbewegingen per jaar	Verschil t.o.v. huidig	Verschil %
Huidig	244	178.000		
Geoptimaliseerd	119	87.000	-89.000	-50%
HSL	59	43.000	-133.000	-75%

Tabel 2.1, Effectbepaling: vluchten per dag en vliegbewegingen per jaar en verschil ten opzichte van huidig.

2.3.3 Externe effecten

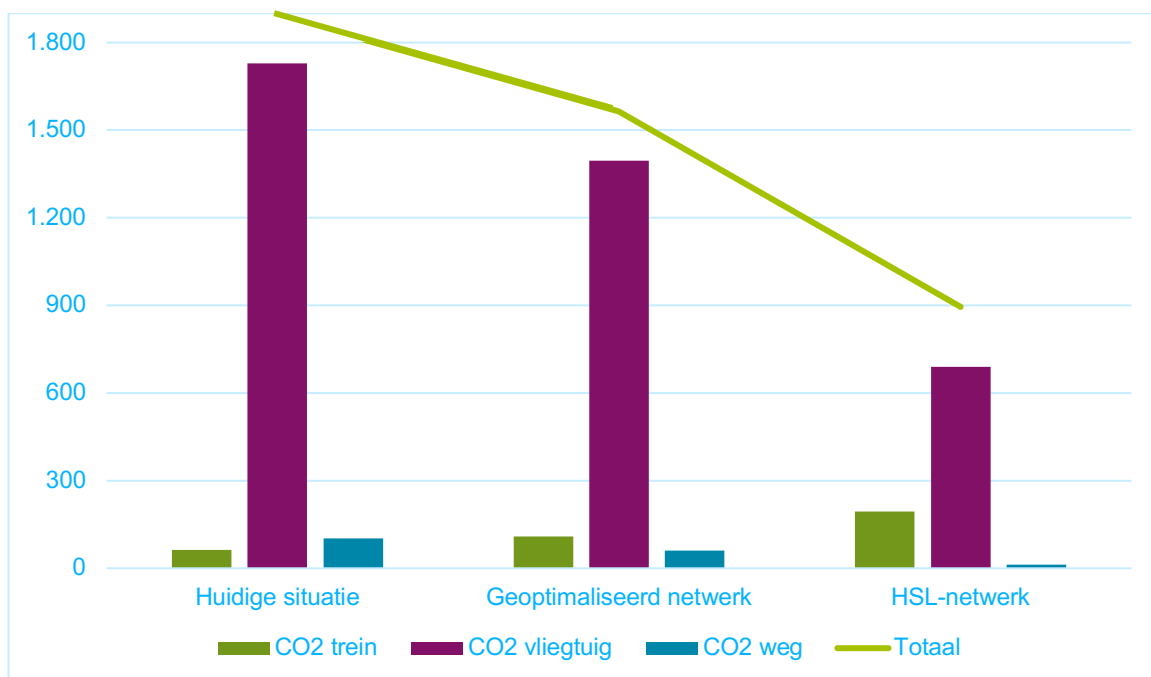
Iedere vervoerwijze kent een bepaalde belasting van grondstoffen en de omgeving. Er is gekeken naar de CO₂ en NO_x-emissies. In dit onderzoek ligt de focus op de (schadelijke en belastende) uitstoot van de verschillende vervoerwijzen, er is niet gekeken naar het energieverbruik van de vervoerwijzen.

De bepaling van de externe effecten van reizen zijn gebaseerd op de aggregatie naar reizigerskilometers en het gebruik van kengetallen. Uitgangspunt hierbij is de toonaangevende STREAM-studie (CE Delft, Otten, 't Hoen, & den Boer, 2015), onder andere gebruikt als bron en input van www.co2emmissiefactoren.nl. Er is gekozen voor CO₂ en NO_x-emissies op basis van de Well-to-Wheel waardes. Dit zijn de waardes waarin ook de emissies in het productieproces zijn meegenomen. Verder is de toeslag voor uitstoot in de hogere luchtlagen meegenomen in deze studie.

Tabel 2.2 vat de CO₂-waardes samen en in Figuur 2.9 zijn deze gevisualiseerd. Het gaat hier om *miljoenen kilo's* uitstoot per jaar voor het totale aantal verplaatsingen (heen en terug). Met een HSL-netwerk betekent dit voor reizen van en naar Amsterdam een besparing van 1,0 Mton CO₂.

	CO ₂ -emissie trein	CO ₂ -emissie vliegtuig	CO ₂ -emissie weg	Totaal CO ₂ -emissie	Verschil tov huidig	Verschil %
Huidig	63 mln kg	1.728 mln kg	102 mln kg	1.893 mln kg		
Geoptimaliseerd	108 mln kg	1.396 mln kg	61 mln kg	1.565 mln kg	-327 mln kg	-17%
HSL	194 mln kg	689 mln kg	12 mln kg	895 mln kg	-998 mln kg	-53%

Tabel 2.2, Effectbepaling: CO₂-emissie/jaar voor totaal aantal verplaatsingen, heen en terug.



Figuur 2.9, Effectbepaling: CO₂-emissie, [miljoen kg].

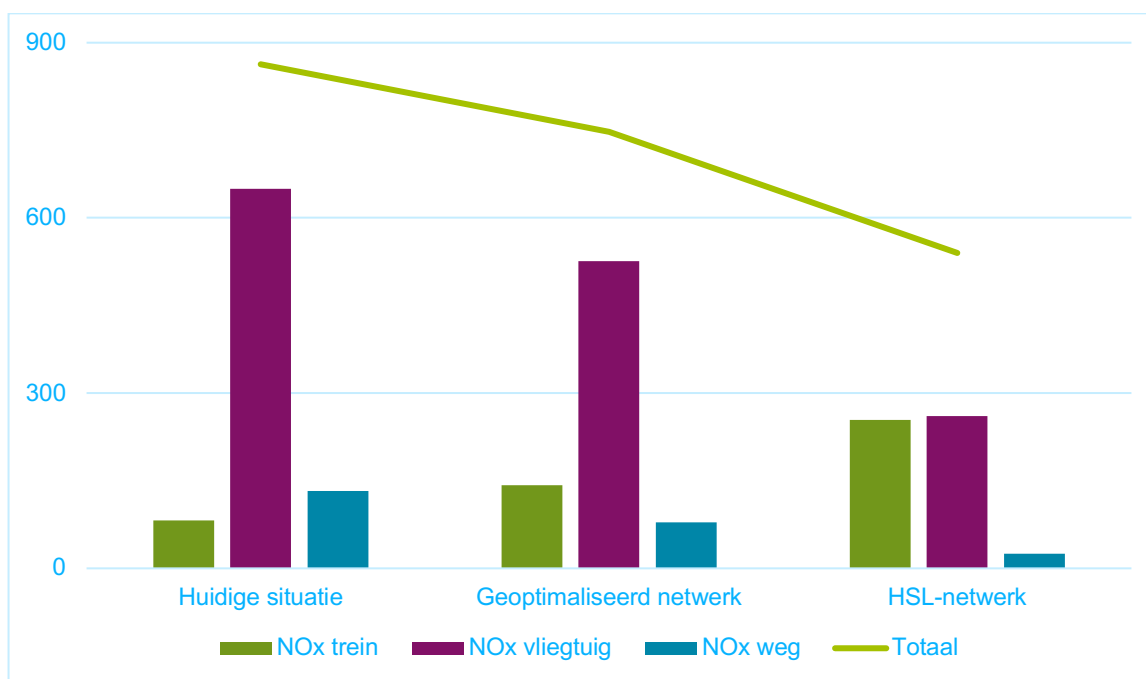
In Tabel 2.3 zijn de NOx-waardes samengevat en in Figuur 2.10, gevisualiseerd. Het gaat hier om *kilo's* uitstoot per jaar voor het totale aantal verplaatsingen (heen en terug).

	NOx-emissie trein	NOx-emissie vliegtuig	NOx-emissie weg	Totaal NOx-emissie	Vershil tov huidig	Vershil %
Huidig	82 kg	650 kg	132 kg	863 kg		
Geoptimaliseerd	142 kg	526 kg	79 kg	747 kg	-116 kg	-13%
HSL	254 kg	261 kg	25 kg	540 kg	-323 kg	-37%

Tabel 2.3, Effectbepaling: NOx-emissie/jaar voor totaal aantal verplaatsingen, heen en terug

De verschillen tonen de jaarlijkse besparing als gevolg van een andere vervoerwijzekeuze door verbeterde reistijden. De geoptimaliseerde reistijden lijken een relatief klein effect te hebben op reistijd en vervoerwijzekeuze. Echter is het effect significant op een aantal herkomst-bestemmingsrelaties met (zeer) grote aantallen passagiers, (zoals Londen, Parijs en Brussel). Hierdoor is er zowel voor het aantal benodigde vluchten als voor de emissies een behoorlijke winst te halen, ondanks dat er ogenschijnlijk geen grote sprongen in reistijden wordt gemaakt.

De winst voor CO₂-uitstoot met 998 miljoen kg (1,0 Mton) per jaar is 29% van de totale reductie opgave voor transport (3,5 Mton) in Nederland volgens het regeerakkoord (Kabinet Rutte III, 2017). Als gevolg van de andere verdeling van emissies van CO₂ en NOx is het effect van de CO₂-reductie veel groter.



Figuur 2.10, Effectbepaling: NOx-emissie, [kg].

3 Waarom kiezen reizigers voor het vliegtuig in plaats van trein?

De reiziger maakt zijn eigen keuzes om van A naar B te komen, maar DE reiziger bestaat niet. Iedere reiziger heeft zijn eigen beweegredenen om te reizen en daardoor ook zijn eigen afwegingen. Groepen reizigers kunnen wel worden samengevat in archetypes, naar motief of naar ervaring. Dit hoofdstuk beschrijft de drie archetypes zakelijke reiziger, recreatieve reiziger en frequente reiziger. Op basis van één interview met ieder type is een zogenaamde 'storytelling' gemaakt, om inzicht te geven hoe deze reizigers keuzes maken en welke factoren hierop van invloed zijn. Hieruit volgen barrières om voor de trein te kiezen in plaats van het vliegtuig, die aan de hand van psychologische factoren zijn verklaard.

3.1 Archetypes

Uit enquêteonderzoek dat zes jaar lang is uitgevoerd met een representatief aantal reizigers dat binnen Europa korte afstanden met het vliegtuig aflegt, blijkt dat 65% vakantiereiziger is en 35% zakelijke reiziger (Behrens & Pels, 2012). Uit dezelfde enquête blijkt dat de zakelijke reiziger vooral comfort belangrijk vindt tijdens de reis. De vakantiereiziger vindt vaker de prijs belangrijker bij de vervoerskeuze.

Op basis van deze enquête is er gekozen voor drie archetypes: de zakelijke reiziger en de vakantiereiziger zijn gesplitst in recreatieve reiziger en de frequente (recreatieve) reiziger. De verdeling tussen deze twee laatste typen is niet bekend. Met alle drie typen reizigers is een interview gehouden, dat met behulp van storytelling verwerkt. Zo krijgen we een eerste idee over wat per archetype mogelijke barrières zijn om met de trein te reizen in plaats van met het vliegtuig.

3.2 De zakelijke reiziger

Londen is mijn zakelijke thuis

Marcel is 48 jaar en woont in Amsterdam. Hij gaat één keer in de drie weken naar Londen voor zakelijke besprekingen. Marcel gaat meestal 2 à 3 dagen en komt dan weer terug naar Amsterdam. Hij beschouwt Londen als zijn zakelijke thuis. Marcel bepaalt met welk vervoersmiddel hij naar Londen wil maar boekt zijn reis niet zelf.



Tijd is het belangrijkste

Het is donderdagochtend en volgende week moet Marcel weer naar Londen. Hij geeft bij zijn secretaresse aan dat hij volgende week donderdag graag om 09:00 in Londen wil zijn en dat hij in de businessclass wil vliegen. Hij geeft ook aan dat het echt belangrijk is dat hij op tijd in Londen is en dat hij tijdens het vliegen kan werken. Zijn secretaresse knikt en geeft de wensen door aan het reisbureau dat de reis daadwerkelijk boekt.

Naar Londen met de trein lijkt me niet handig

Een week later komt Marcel aan in Londen. Hier ontmoet Marcel zijn zakelijke partner en die vraagt of Marcel met het vliegtuig is gekomen. Marcel geeft aan dat hij dit de fijnste manier van reizen vindt, omdat het snel is en omdat hij fijn kan werken in het vliegtuig. Zijn zakelijke partner geeft aan dat werken in de trein nog veel fijner is omdat daar altijd goede wifi is. Marcel kijkt daar van op. Marcel antwoordt dat hij met de trein naar Londen niet handig vindt.

3.3 De recreatieve reiziger

Affiniteit met Londen

Marion is 64 jaar, woont in Utrecht en vindt het heerlijk om jaarlijks naar Londen te reizen. Ze gaat meestal 3 à 4 dagen en tijdens deze reis gaat ze vaak de stad in om de belangrijkste bezienswaardigheden in Londen bezoeken. Marion heeft affiniteit met Londen, ze houdt van de sfeer en de stad. Ze boekt altijd zelf haar reis.



De vlucht boeken is een gewoonte

Het is donderdagmiddag en Marion is net klaar met werken. Ze is van plan om over twee maanden weer naar Londen te gaan. Ze gaat op de bank zitten met haar laptop en bekijkt wat ze gaat boeken. Marion is iemand die stiekem wel van luxe en comfort houdt, dus daar houdt ze ook rekening mee bij de vervoerskeuze. Ze kijkt naar de mogelijkheden om te reizen met de trein, en met het vliegtuig. Ze realiseert zich dat ze altijd met het vliegtuig gaat en dat ze dat eigenlijk wel prima vindt. Bovendien is de prijs met het vliegtuig ook wat aantrekkelijker, al is dat voor haar niet het belangrijkste, zegt ze. Marion beseft dat het meer een gewoonte is geworden om met het vliegtuig naar Londen te gaan en ze vindt dit toch altijd weer een avontuur. Daarom boekt Marion ook deze keer een vlucht naar Londen.

Met de trein naar Londen kost denk ik veel moeite

Een maand later komt een kennis bij Marion op bezoek en vraagt wanneer Marion weer naar Londen gaat. "Volgende week", zegt Marion en ze zegt erbij weer lekker met het vliegtuig te gaan. Haar kennis vraagt waarom ze niet een keer met de trein gaat, wat ook echt een avontuur is. Marion geeft toe dat ze inderdaad van avontuur houdt, maar ze is bang dat met de trein gaan te veel moeite kost. Marion vertelt dat ze het overstappen, met bagage, zo vervelend vindt. Aan de andere kant geeft Marion vervolgens toe dat langs de veiligheidscontrole en paspoortcontrole gaan op het vliegveld ook altijd veel tijd kost. Ze beseft dat ze meer uit gewoonte de vlucht heeft geboekt en ze weet niet zo goed hoe ze dit kan doorbreken.

3.4 De frequente reiziger

1 keer per maand naar Berlijn

Michelle is 24 jaar en is bezig met het laatste jaar van haar studie in Nijmegen. Haar vriend studeert op dit moment in Berlijn en zij gaat één keer per maand een paar dagen bij hem op bezoek. Michelle geeft aan dat ze tijdens deze paar dagen vooral haar vriend weer wil zien en leuke dingen wil doen. Ze houdt ervan om lekker uit eten te gaan en de stad te verkennen en vooral om samen te zijn.



De vlucht naar Berlijn boeken

Michelle is net terug van haar weekend Berlijn en ze heeft een nieuw weekend afgesproken om langs te komen. Na een aantal dagen opent ze haar laptop en gaat ze op zoek naar vluchten richting Berlijn rond het volgende weekend. Het valt haar weer op dat er eigenlijk alleen vanuit Schiphol een rechtstreekse vlucht naar Berlijn gaat. Hier baalt ze wel een beetje van, omdat ze dan ook nog naar Schiphol moet reizen. Als ze vervolgens de vliegtijd en de prijs ziet, vindt ze het prima en boekt ze de reis.

De reistijd valt tegen

Michelle vertrekt drie weken later richting Berlijn met het vliegtuig vanuit Schiphol. Allereerst moet ze met de trein naar Schiphol vanuit Nijmegen, eenmaal aangekomen op Schiphol is het erg druk en moet ze lang wachten bij het boarden en het inchecken. Uiteindelijk zit ze in het vliegtuig en geniet ze van het uitzicht. Ruim een uur later komt ze aan in Berlijn, waar ze met de bus naar het centrum moet. Michelle komt een beetje chagrijnig bij haar vriend aan, de reistijd is tegen gevallen, het duurde allemaal langer dan gepland. Haar vriend vraagt waarom ze eigenlijk altijd met het vliegtuig reist en waarom ze bijvoorbeeld niet met de trein komt.

Michelle krijgt nieuwe inzichten

Michelle weet niet zo goed wat ze hierop moet antwoorden. Ze zegt tegen haar vriend dat ze daar eigenlijk nooit over nadenkt en gewoon altijd maar een vliegticket boekt. Haar vriend geeft vervolgens aan dat je bij de trein niet hoeft te boarden of in te checken, wat haar waarschijnlijk wat minder chagrijnig maakt. Michelle kijkt hem aan en kan niet bedenken waarom ze hier zelf nooit echt over na heeft gedacht. Ze neemt zich voor de volgende keer de trein naar Berlijn proberen.

3.5 Ervaren barrières door psychologische factoren verklaard

Op basis van de informatie van de verschillende types reizigers wordt geconcludeerd dat er diverse barrières zijn om met de trein te reizen. Elk type reiziger ervaart andere barrières, die met psychologische factoren worden verklaard. De zakelijke reiziger vindt tijd en comfort om te werken het belangrijkste. Dit komt overeen met het artikel van Behrens en Pels (2012). De barrière voor hem om niet met de trein te reizen is de tijd endat hij het niet handig vindt.

Voor 'tijd' is voor de zakelijke reiziger het probleem dat de reiziger voor de reistijd van het vliegtuig alleen denkt aan de reistijd van vliegveld naar vliegveld in plaats van de totale reis. Zie verder hoofdstuk 4.

'Niet handig' kan worden verklaard met de weerstand 'scepticisme'. Scepticisme houdt in dat mensen weerstand hebben tegen een boodschap en daarom geloven ze deze boodschap ook niet (Pol, 2016). In dit geval heeft de zakelijke reiziger weerstand tegen de boodschap dat men in de trein minstens zo comfortabel kan werken als in het vliegtuig.

Scepticisme kan doorbroken worden met behulp van publiekelijke garanties. Een voorbeeld hiervan kan zijn dat er garanties gegeven worden over een *comfortabele werkplek* in de trein. Deze garanties kunnen gegeven worden *tijdens het boeken* van een mogelijk ticket, bij de servicebalie of op de website van de trein. Probleem voor de zakelijke reiziger is, dat hij of zij deze argumenten zelf niet ziet, omdat de reis voor hem/haar wordt geboekt.

Wat voor zakelijke reiziger niet helpt is om met sterke argumenten te komen om met de trein te reizen. Dit zorgt namelijk alleen nog maar voor meer weerstand.

De recreatieve reiziger kiest altijd voor het vliegtuig. Dit komt doordat de keuze om met het vliegtuig te reizen een gewoonte is geworden. Gewoontegedrag ontstaat door het repetetieve karakter van bepaald gedrag. Dit karakter wordt veroorzaakt door de vorming van associaties tussen omgeving en gedrag en deze associaties bepalen het gedrag dat zich laat leiden door gewoontes (Aarts, 2009). In dit geval is de associatie 'een weekendje naar Londen' en het vliegtuig zo vaak herhaald dat het een gewoonte is geworden om met het vliegtuig te reizen.

Gewoontegedrag kan doorbroken worden door gebruik te maken van overtuigende teksten die gericht zijn op de recreatieve reiziger. Deze teksten moeten dus ingaan op factoren die de recreatieve reiziger belangrijk vindt, zoals *comfort en gemak*. Een *reclamecampagne* (billboards, advertenties, etc.) kan deze boodschap overbrengen. Daarnaast moet dit ook benadrukt worden op de ticketverkoop-site, om de twijfelaars over te halen. Belangrijk hierbij is dat de zwaarwegende factoren naar voren komen op een aantrekkelijke manier.

De frequente reiziger gaf aan dat de trein als vervoermiddel niet eens in haar op kwam. Dit is psychologisch te verklaren met de beschikbaarheidsheuristiek. De beschikbaarheidsheuristiek betekent dat je een keuze baseert op informatie die eerder voor je beschikbaar is (Hoozemans, Stolwijk, & Sjollema, 2017). In dit geval is de informatie om met het vliegtuig te reizen als eerste beschikbaar en wordt er vervolgens niet meer nagedacht over een ander vervoersmiddel.

De beschikbaarheidsheuristiek kan beïnvloed worden met behulp van een publiekelijke boodschap, waarin mensen erop worden geattendeerd dat er andere opties zijn. Opnemen van (internationale) treinreizen in zoeksystemen als Google Flights of Skyscanner, of een makkelijke overzichtelijke site die ook externe effecten duidelijk maakt, kan dit doorbreken. Informatie moet gemakkelijk en toegankelijk beschikbaar zijn voor iedereen. Reclame en social media-berichten kunnen helpen. Die zorgen er namelijk voor dat de gedachte om met de trein te reizen eerder wordt opgehaald.

4 Verbetering van de (internationale) treinreis

De reiziger ziet de trein niet altijd als een valide optie voor zijn of haar internationale reis, zoals ook blijkt uit de verhalen in het vorige hoofdstuk. De reiziger ervaart een aantal barrières om de trein te kiezen. In drie stappen kan de internationale treinreis worden georiënteerd op de reiziger en kunnen de grootste barrières worden weggenomen. De keuze van de reiziger is sterk gebaseerd op twee hoofdfactoren: tickets en (reis)tijd. Daarbij wordt de reiziger geconfronteerd met een moeilijke keuze tussen trein en vliegtuig, vanwege de volgende omstandigheden:

- De slechtere vindbaarheid van reisinformatie voor verbindingen per trein.
- De slechtere vindbaarheid van tickets en aantrekkelijke tarieven voor het reizen per trein.
- De onzekerheid van goede begeleiding bij ongeplande onderbreking van de reis, vooral in het geval van meerdere vervoerscontracten.
- De **gepercipieerde** gunstigere reistijd van het vliegtuig, de reiziger denkt alleen aan de reistijd van vliegveld naar vliegveld in plaats van de totale reis.

De verbeteringen moeten dan ook vooral op deze factoren zijn gericht. Het gaat hier om de volgende stappen ten opzichte van de huidige situatie:

1. De verbetering ticketing & services.
2. De verbetering van de reistijd door opheffen van operationele barrières en optimalisatie planproces.
3. Verdere verbetering van de reistijd door realisatie van een Europees HSL-netwerk.

Voor iedere stap is kort aangegeven hoe deze verbetering kan worden behaald.. In het volgende hoofdstuk zijn deze uitgewerkt voor de casestudy Amsterdam-Berlijn.

4.1 Verbetering tickets & services

Verbetering van tickets & services is op korte termijn te realiseren en kan worden gezien als een randvoorwaarde voor een aantrekkelijk reisproduct. Daarmee is het de eerste stap om te komen tot een groter aandeel voor de trein in internationale reizen. Concreet gaat het om het verbeteren van reisinformatie (vindbaarheid van de reis) en het boekingsproces (vindbaarheid en boekbaarheid van aantrekkelijke tarieven). Daarnaast moet de manier waarop de reiziger bij een ongeplande onderbreking van de reis begeleid wordt verbeteren, evenals de manier waarop reizigersrechten de reiziger ondersteunen in geval van oponthoud.

4.1.1 Uitwerking verbetering tickets & services

Dit is zowel belangrijk voor de fase waarin de reiziger zijn reis plant, als voor de reis zelf. Als de gebruiker de mogelijkheid om de trein voor zijn reis te kiezen beter gepresenteerd krijgt, het boeken van een ticket net zo eenvoudig wordt als het boeken van een vliegticket en de reiziger meer vertrouwen krijgt dat een ongeplande verstoring van de reis niet leidt tot grote overlast of extra kosten, stijgt de vraag naar treinreizen. Dat is een belangrijke basis voor alle toekomstige investeringen.

Reisinformatie

Het thema reisinformatie valt uiteen in de fase voor de reis en tijdens de reis. Voor de reis wil de reiziger graag eenvoudig de beste verbinding vinden, op basis van de persoonlijke voorkeuren. Tijdens de reis wil de reiziger graag actuele reisinformatie, die de reiziger voorziet van handelingsperspectief. Bijvoorbeeld: als de trein vertraging heeft, wil de reiziger weten of de aansluiting gehaald wordt, of zelfs wacht.

De levering van reisinformatie is per land georganiseerd. De verantwoordelijkheid ligt soms bij de (onafhankelijke) infrabeheerder of bij de nationale vervoerder. Momenteel is de kwaliteit van reisinformatie sterk wisselend per land. Niet in ieder land is gewaarborgd dat de meest actuele (statische) dienstregeling altijd digitaal beschikbaar is. Ook de beschikbaarheid van real-time afwijkingen varieert. Bovendien is niet zeker dat actuele informatie uit één land ook beschikbaar is in de planners in andere landen.

Reisplanners werken op basis van bepaalde logica. Als voorbeeld: als een overstap tussen twee treinen op meerdere stations mogelijk is, omdat de treinen deels een parallel traject rijden, zal de ene reisplanner kiezen voor een overstap bij de eerste gelegenheid, terwijl een andere reisplanner kiest voor de laatste gelegenheid. Dit terwijl de reiziger misschien wel wil overstappen op een station waar de overstap het langst is, waar er een cross-platform overstap geboden wordt, of waar er een restauratie is om bij voldoende tijd een maaltijd te gebruiken. Ook toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit kan hier een grote rol spelen.

Tot slot worden reisadviezen bijna nooit van deur tot deur gevraagd of gegeven, inclusief het voor- en natransport. Hierdoor ontstaat voor een belangrijk deel de gepercipieerde kortere reistijd voor het vliegtuig. De reiziger denkt een uur onderweg te zijn, maar dit is de vliegtijd. De reis van deur tot deur duurt vijf uur of meer. Toch kiest de reiziger hierdoor sneller voor het vliegtuig, omdat dit bijna altijd sneller lijkt, maar het niet altijd is. Het vliegtuig is bovendien in het voordeel, omdat iedereen begrijpt dat niet iedere plaats een luchthaven heeft. Echter, als een verbinding over land gezocht wordt, is het niet beschikbaar zijn van een station in de buurt, waar een overstap op lokaal openbaar vervoer aanwezig is, een belemmering.

Boeking

Boeking van een treinreis is op dit moment nog lang niet zo gemakkelijk als het boeken van een vliegreis. Niet alle verbindingen kunnen via ieder boekingsplatform en via ieder verkoopkanaal (loket, online of aan boord) geboekt worden. Ook treinen van verschillende aanbieders kunnen lang niet altijd bij alle andere aanbieders geboekt worden. Een reiziger krijgt niet altijd de voordeligste optie gepresenteerd.

Een boeking voor een internationale treinreis bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende ticketproducten en tariefniveaus, die in de markt worden gezet door vervoerders die voor eigen rekening en risico, of gezamenlijk met andere vervoerders bepaalde treinverbindingen uitvoeren. Deze producten en tarieven worden door henzelf aangeboden, en een deel van hun producten worden daarnaast door vervoerders uit andere landen aangeboden. Dit kan zijn omdat het tickets of reserveringen betreft die door middel van internationale afspraken en systeemkoppelingen algemeen worden aangeboden, of omdat partijen agent zijn van een andere vervoerder. Daarnaast zijn er derde partijen die optreden als integrator van het aanbod van meerdere vervoerders, en als agent optreden van verschillende spoorbedrijven. Voorbeelden van het laatste zijn Treinreiswinkel en Trainline.

Het zijn altijd de vervoerders die bepalen of een product of tarief door een andere partij verkocht kan of mag worden, en tegen welke commerciële condities. Vaak wordt niet het volledige productgamma beschikbaar gesteld aan derden. Vooral als de verkoper een vervoerder is, geldt vaak een grote beduchtheid voor het loslaten van de 'relatie met de klant'.

De ticketproducten en tariefstructuren worden ontwikkeld door de vervoerders, vaak zijn dat de oude nationale spoorwegmaatschappijen. Voor deze partijen bestaat het grootste deel van het product dat zij in de markt zetten uit binnenlandse treinen en de belangrijkste markt is de binnenlandse markt. Producten en tariefstructuren zijn daarom geoptimaliseerd voor binnenlandse doelgroepen en aangepast aan de binnenlandse markt, inclusief bijvoorbeeld betaalsystemen.

Er zijn ook internationale ticketproducten en tarieven, maar waar die vroeger gecreëerd werden op basis van kilometerafstanden (SCIC-NRT, het vroegere TCV-tarief), dat gestandaardiseerd was en overal te boeken, worden deze producten tegenwoordig afgestemd op treinproducten die vaak door één of twee vervoerders voor eigen rekening of risico geëxploiteerd worden, en daarmee niet automatisch in heel Europa gekocht kunnen worden. Ook wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van yield management strategieën, waardoor tarieven niet langer statisch zijn. Meer en meer zijn ticket en reservering één geheel, maar worden wel afgegeven per trein (de zogenaamde 'global fare'), en niet langer voor de volledige door een reiziger gewenste verbinding. Dit maakt dat een boeking voor een internationale treinreis bijna altijd een aaneenschakeling is van een aantal kaartjes, vaak zelfs in meerdere boekingen, waardoor meerdere vervoerscontracten ontstaan.

Op websites van spoorwegmaatschappijen, en bij integrators zoals Trainline en Happyrail, is er in veel gevallen een directe link tussen een opgevraagd reisadvies en de stap om te boeken. De reiziger kan alleen doorklikken naar het boeken van datgene dat als reisadvies gegeven wordt. Vrij regelmatig komt het voor dat net deze reis niet volledig geboekt kan worden via het platform waar de reiziger het reisadvies opvraagt. Dit leidt meestal tot de mededeling dat helemaal niet geboekt kan worden. De logica en beschikbaarheid van reisplanners en boekingsmodules loopt niet synchroon. Het kan zijn dat de aanbieder van het reisadvies één van de treinen niet kan boeken voor de klant, omdat het niet zijn eigen product is. Ook is het mogelijk dat maar een deel van het tariefspectrum geboekt kan worden en net dat deel niet meer beschikbaar is. Of er zijn geen zitplaatsen meer te reserveren.

De reiziger is niet op de hoogte van de logica achter de modules, en kan niet achterhalen op welke manier hij zijn reisadvies kan opknippen of op een andere manier aanpassen, om mogelijk wel tot boeking te kunnen overgaan.

Vaak is het tarief dat in eerste instantie aangeboden wordt voor de gevonden verbinding, niet het goedkoopste tarief is. Door één reis te boeken met producten van meerdere aanbieders, of door een ticket te boeken dat niet synchroon loopt met het reisadvies, kunnen vaak veel goedkopere tickets geboekt worden. Het kan bijvoorbeeld interessant zijn om voor een internationale reis meerdere binnenlandse tarieven achter elkaar te boeken, of om het kaartje 'op te knippen' op een plek waar je als reiziger niet hoeft over te stappen, of waar de trein zelfs niet stopt. Hierdoor ontstaan wel meerdere vervoerscontracten. Dit kan tijdens de reis voor problemen zorgen.

Dit wordt veroorzaakt doordat ticketproducten en tariefstructuren voor een groot deel zijn afgestemd op de binnenlandse vervoervraag, of op één binnenlandse markt, en niet op de internationale reiziger, die overal vandaan kan komen.

Begeleiding bij oponthoud en reizigersrechten

Tijdens een reis kan op veel verschillende manieren onverwacht oponthoud ontstaan. Een simpele vertraging van een paar minuten kan zorgen voor het missen van een aansluiting. Een trein kan defect gaan en stranden, en in het ergste geval mist een reiziger de laatste trein van de dag, waardoor hij opgevangen moet worden en onverwacht onderweg moet overnachten.

In tegenstelling tot in de vliegwereld waar op een vliegveld altijd begeleiding aanwezig is, bestaat het spoornetwerk uit een groot aantal stations en haltes, waar in veel gevallen geen begeleiding aanwezig is. Ook in sommige (regionale) treinen is naast de machinist geen personeel aan boord. Een reiziger die tijdens de reis oponthoud ervaart, heeft dus niet altijd opvang. In sommige landen, waaronder Nederland, wordt dat opgevangen met hulp op afstand via een zuil met een spreek- of videoverbinding.

Als er een onverwachte verstoring van de reis optreedt, kan het zijn dat de reiziger een nieuw reisadvies nodig heeft, misschien een nieuwe reservering voor een andere trein, een nieuw kaartje of toestemming om het oude kaartje voor een andere trein te gebruiken, omdat dit kaartje alleen geldig was voor een specifieke trein of vervoerder, of zelfs alternatief vervoer of een hotelovernachting.

In het geval dat de reiziger bij het boeken via één verkooppunt voor de verschillende delen van de reis meerdere kaartjes heeft gekregen, of zelf een mix van meerdere kaartjes tot één reis heeft samengesteld, is hij daarmee meerdere vervoerscontracten aangegaan. Volgens de Europese reizigersrechten in het kader van Verordening 1371/2007 kan de reiziger dan tijdens de reis in de situatie komen dat één vervoercontract uitgevoerd is, maar de reiziger (bijvoorbeeld door vertraging) te laat is om gebruik te maken van het volgende vervoercontract. In dat geval kan de klant alleen hopen op coulance, want anders zijn de eventuele meerkosten voor zijn eigen rekening of die van zijn reisverzekering.

Tijdens de reis is reisinformatie inclusief actuele afwijkingen van groot belang. Liefst op een manier dat een reiziger proactief geïnformeerd wordt als het vervolg van zijn reis in gevaar dreigt te komen, waarbij direct alternatieve verbindingen geboden worden. Deze voorziening is op dit moment nergens beschikbaar. De reiziger krijgt in het beste geval informatie over een actuele afwijking, en kan daarna zelf of met hulp van eventueel beschikbaar spoorwegpersoneel een alternatieve verbinding zoeken.

4.1.2 Toepassing en effect verbetering ticketing & services

De eerste stap in het vergroten van de potentie van de trein is het verbeteren van ticketing en services. Dit is een randvoorwaarde voor alle andere stappen in het proces en kan ook worden toegepast op de huidige situatie. Als het publiek de mogelijkheid om de trein te gebruiken beter gepresenteerd krijgt, het boeken van een ticket net zo eenvoudig wordt als het boeken van een vliegticket en de reiziger de zekerheid heeft dat vervoerders bij verstoringen van de reis zorgen voor een volgende reismogelijkheid (desnoods met een andere vervoerder) of opvang stijgt de vraag naar treinreizen en dat is een belangrijke basis voor toekomstige investeringen. Deze verbeteringen creëren meer 'level playing field' in de keuze door reizigers tussen de verschillende vervoerwijzen.

Op basis van de huidige beschikbare informatie is het echter nagenoeg niet mogelijk om een inschatting te maken van het effect op het reisgedrag. Op basis van de reistijden kan weliswaar worden ingeschat welke keuze reizigers maken, maar de negatieve afwijking als gevolg van de reizigersperceptie is zonder informatie over de huidige exacte reizigersaantallen moeilijk te maken. Uit de archetypebeschrijving blijkt dat er wel sprake is van dit negatieve effect op de keuze. Dit effect zou door deze stap worden opgeheven. Als deze stap niet eerst wordt gezet, blijft ook bij implementatie van volgende stappen het effect bestaan.

4.2 Reistijd verbetering: elimineren barrières & optimalisatie planproces

Deze stap valt uiteen in twee delen, het elimineren van operationele barrières voor de reiziger en de optimalisatie van het planproces, beide voor het optimaliseren van de (internationale) dienstregeling. In tegenstelling tot auto- en vliegverkeer is de coördinatie van het systeem sterk gecentraliseerd op nationaal niveau. Dit is het gevolg van de manier waarop capaciteit van de infrastructuur wordt verdeeld naar de gebruikers. Op de weg is er geen enkele toedeling van capaciteit, iedere bestuurder eist zijn capaciteit op. In de luchtvaart is sprake van coördinatie van slots op luchthavens en vliegroutes, maar in de (Europese) luchtvaart is deze coördinatie bijna per definitie internationaal georganiseerd, door de verhouding tussen internationaal en binnenlands verkeer. Op het spoor wordt de toegedeelde infrastructuur met zogenaamde treinpaden, gekoppeld aan een dienstregeling. Om betrouwbaarheid te vergroten worden in de dienstregeling buffers (extra tijd) ingebouwd zodat (kleine) vertragingen niet voor een volledige verstoring van het systeem zorgen. Als gevolg van verschillende nationale systemen in elektriciteitsvoorziening en treinbeveiliging ontstaan er operationele barrières die in de dienstregeling worden opgelost.

4.2.1 Elimineren van barrières

Verschillende operationele en technische barrières kunnen weerslag hebben op de dienstregeling en daardoor op de reistijd van de reiziger. Deze barrières zijn vooral het gevolg van verschillen in de spoorinfrastructuur tussen landen, maar ook binnen landen. De belangrijkste verschillen zijn te vinden in de elektriciteitsvoorziening en de treinbeveiliging.

Naast technische barrières zijn er tussen landen veel reglementaire en andere operationele barrières, die achter de schermen gecoördineerd worden en meestal geen weerslag hebben op de dienstregeling, maar die het exploiteren van een internationale verbinding voor een spoorwegonderneming wel gecompliceerd maken en daarmee duurder dan binnenlandse verbindingen. Een voorbeeld hiervan is het feit dat machinisten de landstaal moeten spreken met de treindienstleiding, in tegenstelling tot in de luchtvaart. Hierdoor moeten machinisten extra instructie in vreemde talen krijgen, of moet de machinist aan de grens afgelost worden, wat beide kan zorgen voor hogere personeelskosten door inefficiëntere inzet.

In Europa zijn tussen landen, maar ook binnen landen verschillen in de stroomvoorziening voor treinen, en in treinbeveiligingssystemen. Deze verschillen zijn voornamelijk te verklaren door een niet-gelijktijdige en niet gezamenlijk georganiseerde ontwikkeling. Daarnaast is het zo dat als eenmaal in een land voor een standaard gekozen is, deze meestal gehandhaafd wordt (soms voor een deel van het spoorwegnet), omdat ombouwen kostbaar is.

In landen waar de elektrificatie vroeg ter hand werd genomen, wordt vaak stroomvoorziening met gelijkspanning gezien (voorbeelden: Nederland 1500V, België 3000V). Ten tijde van de eerste elektrificatieprojecten was wisselspanning nog niet betrouwbaar genoeg. Landen die later (op grote schaal) spoorlijnen zijn gaan elektrificeren, hebben vaak gekozen voor wisselspanning (voorbeelden: Duitsland, 15000V 16,7 Hz, Denemarken 25000V 50Hz). Ook binnen landen zijn soms verschillende systemen te vinden, vaak doordat de netten door verschillende maatschappijen ontwikkeld zijn, of doordat nieuwe inzichten leidden tot de keuze om voor nieuwe projecten over te stappen van gelijkspanning naar wisselspanning (voorbeeld: Frankrijk 1500V gelijkspanning en 25000V 50Hz wisselspanning).

Bij wisselspanning worden hogere voltages toegepast. Daardoor kan de stroom over grotere afstand vervoerd worden, kan meer vermogen worden opgewekt (belangrijk op lijnen waar veel treinen moeten rijden of waar hard gereden moet worden), en kan de infrastructuur goedkoper uitgevoerd worden. Om die reden wordt bij nieuwe projecten bij voorkeur voor wisselspanning gekozen en bij hogesnelheidslijnen altijd. Daardoor bestaat tegenwoordig in Nederland naast de 1500V gelijkspanning nu ook 25000V wisselspanning op de Betuweroute en de HSL Zuid. Voor treinbeveiligingssystemen geldt een vergelijkbare ontwikkelgeschiedenis, waardoor in verschillende landen en voor verschillende doeleinden tussen landen en binnen landen verschillende systemen zijn ontwikkeld. In Nederland is het systeem ATB ontwikkeld, waarvan door veranderende inzichten inmiddels drie varianten bestaan. In Duitsland bestaan vooral de systemen PZB en LZB. Andere landen hebben andere systemen. In Europees verband wordt sinds 1989 gewerkt aan de ontwikkeling van de ERTMS-standaard, waardoor inmiddels op meer en meer lijnen het Europese beveiligingssysteem ETCS geïntroduceerd wordt.

Het treinmaterieel (locomotieven en/of treinstellen) moet geschikt zijn voor de systemen die het onderweg tegenkomt. Materieel dat geschikt is voor meerdere systemen heet 'meersysteemmaterieel'. Nieuw materieel dat besteld wordt is bijna altijd meersysteemmaterieel. Sommige treindiensten worden nog uitgevoerd met materieel dat niet voor meerdere systemen geschikt is. Een voorbeeld hiervan is de intercity naar Berlijn. De rytuigen mogen in Nederland en in Duitsland rijden, maar de locomotief alleen in Nederland of in Duitsland, waardoor aan de grens een nieuwe locomotief voor de trein moet komen. Deze operatie duurt ongeveer 10 minuten, en zorgt voor een langere reistijd.

De Europese wetgevingspakketten (zoals het Vierde Spoorwegpakket van de EU), streven naar interoperabiliteit tussen de systemen door te komen met een (nieuwe) standaard. De adaptatie duurt echter lang en is vaak moeilijk. In praktijk blijkt het vaststellen van een standaard weerbarstig. Ondanks dat zowel de HSL-zuid (Nederlandse-deel) en HSL4 (Belgische deel) zijn uitgerust met de Europese standaard ETCS level 2, zijn er verschillen, doordat is gekozen voor verschillende leveranciers. Het omschakelen tussen de verschillende systemen gaat niet altijd vlekkeloos (Parlementaire enquêtecommissie Fyra-rapport, 2015). Toch is de toepassing van meersysteemmaterieel zeer frequent. Alle treinen op de Nederlandse HSL, zijn meersysteemtreinen.

4.2.2 Optimalisatie van het planproces

Het tweede deel van deze ontwikkelstap, is het veranderen van het dienstregeling-proces. Om grotere verbeteringen in de dienstregeling te realiseren, is het nodig dat in het planningsproces de internationale treinen eerst gepland worden, en daarna pas de binnenlandse treinen. Op die manier kunnen de internationale treinen (ook de goederentreinen) optimale dienstregelingen krijgen, die ook tussen de landen gecoördineerd worden. Dit proces moet Europees georganiseerd worden, en vereist daarmee ook beleidsaanpassingen, die door de verschillende landen geaccepteerd moeten worden.

De belangrijkste wijziging van de dienstregeling van treinen is ieder jaar op de tweede zondag van december. Deze datum is Europees geharmoniseerd. Daarnaast zijn er gedurende het jaar nog kleine wijzigingen, die deels in heel Europa op hetzelfde moment plaatsvinden.

Het proces van het ontwerpen van een dienstregeling die één jaar geldig is, is een proces van meerdere jaren. Het begint met het vaststellen van toekomstige klantbehoeften door vervoerders en het aan de hand daarvan opstellen van een gewenst concept-vervoersplan. Op basis daarvan wordt de toekomstige behoefte aan infrastructuur door infrabeheerders vastgesteld en worden, waar nodig, aanpassingen gerealiseerd. Ondertussen wordt een jaardienstregeling ontworpen door de infrabeheerder. De vervoerders leveren aan welke treinen zij willen rijden op welke momenten. In april voorafgaand aan het jaar van geldigheid wordt de capaciteitsaanvraag ingediend, waar nodig worden conflicten opgelost, in augustus wordt de capaciteit verdeeld en in december start de nieuwe dienstregeling.

Dit proces vindt in ieder land apart plaats. De aanleiding hiervoor is dat de verantwoordelijkheid voor infrastructuur en vervoer van oudsher in één hand lagen, namelijk die van de nationale spoorwegmaatschappij, en dat het grootste deel van de te plannen treinen binnenlandse treinen zijn. Voor reizigersvervoer geldt dat gemiddeld 94% van de reizen binnenlandse reizen zijn, tegen 6% internationaal (Amadeus, 2013).

Tussen de landen vindt afstemming plaats over de dienstregelingen van internationale treinen. De bulk hiervan betreft goederentreinen. Er worden afspraken gemaakt over goed aansluitende paden voor goederentreinen op internationale goederencorridors zoals Rotterdam-Genua, en grenstijden voor de reizigerstreinen. Dit zijn de tijdstippen waarop een doorgaande trein de grens moet passeren, zodat deze zo goed mogelijk in de binnenlandse dienstregeling past. Deze afstemming voor goederencorridors is Europees geregeld door middel van de Europese regelgeving omtrent de spoorwegwetgeving en de TEN-T-corridors. De uitvoering is gedelegeerd vanuit de transnationale visie van de Europese Unie en Europese Commissie, naar de verschillende (nationale) infrastructuurbeheerders. Hierdoor is er weliswaar een overlegstructuur voor het afstemmen van internationale verbindingen, maar doordat de TEN-T-corridors zich vooral op goederenverkeer richten, is niet automatisch gewaarborgd dat de dienstregelingen ook op snelheid geoptimaliseerd zijn en aantrekkelijk zijn voor reizigerstreinen.

Een dienstregeling van één land bestaat uit treinen met allerlei verschillende karakteristieken. Er zijn treinen voor de lange afstand die weinig stoppen, regionale treinen die (bijna) overal stoppen en goederentreinen. Zeker als de frequentie van treindiensten hoog is, zoals in Nederland, leidt dat tot compromissen, waarbij

snelle treinen snelheid moeten inleveren om tussen de langzame treinen ingepast te worden. Ook de internationale treinen moeten tussen de langzamere treinen door gepland worden.

Voorgestelde maatregelen

Om voor internationale- en andere langeafstands-reizigerstreinen aantrekkelijkere dienstregelingen met kortere rijtijden te maken, is het zinvol om de treinen met de snelste karakteristiek (minste benodigde stops en hoogste snelheid), die over de langste afstanden rijden het eerst te plannen, en daarna de langzamere treinen.

Omdat een groot deel van de snelle treinen op de lange afstand internationale treinen zijn, is het nodig om het planproces anders te organiseren. Er zal eerst een Europees planproces plaats moeten vinden, en daarna de nationale planprocessen. Een Europees planproces vindt nu al plaats voor goederentreinen, in afstemming tussen de verschillende infrabeheerders. Deze treinen hebben over het algemeen niet behoefte aan de allersnelste paden. Om een Europees planproces ook voor reizigerstreinen mogelijk te maken, is het wel nodig dat hier een opdrachtgever voor is en een uitvoerende instantie.

Een risico van het anders organiseren van het planproces, is dat de optimalisatie voor snelle treinen op lange afstanden leidt tot minder goede dienstregelingen voor regionale treinen. Dit effect treedt vooral op, op netwerken met een hele frequente treindienst. Uiteindelijk moet óf een beleidskeuze worden gemaakt ten gunste van het ene of ten gunste van het andere soort vervoer, óf er moet op de langere termijn voor die plekken waar dit effect optreedt worden geïnvesteerd in uitbreiding van de infrastructuur voor het scheiden van langzaam- en snelverkeer.

Het verdient de voorkeur dat deze keuzes als het raakt aan de ontwikkeling van een internationaal spoornetwerk niet overgelaten worden aan nationale of regionale opdrachtgevers of vervoerders.

4.2.3 Toepassing van elimineren van barrières & optimalisatie planproces

Deze stap valt uiteen in twee delen. Er zijn mogelijkheden om bestaande dienstregelingen te optimaliseren. Een voorbeeld hiervan is de intercitty Amsterdam-Berlijn: door inzet van andere locomotieven hoeft aan de grens de locomotief niet meer gewisseld te worden. Hiermee kan ongeveer 10-15 minuten bespaard worden, door in Bad Bentheim korter of niet meer te stoppen. Ook kunnen andere stops overgeslagen worden, wat tot een verdere besparing van de reistijd op de lange afstand zal leiden.

Het tweede deel van deze ontwikkelstap, is het veranderen van het dienstregelingproces. Om grotere verbeteringen in de dienstregeling te realiseren, is het nodig dat in het planningsproces de internationale treinen eerst gepland worden, en daarna pas de binnenlandse treinen. Op die manier kunnen de internationale treinen (ook de goederentreinen) optimale dienstregelingen krijgen, die ook tussen de landen gecoördineerd worden. Dit proces moet Europees georganiseerd worden, en vereist daarmee ook beleidsaanpassingen, die door de verschillende landen geaccepteerd moeten worden.

Ter illustratie van hoe op een volledige lijn de combinatie van deze maatregelen kan worden ingevuld is een casestudy gemaakt voor de lijn Amsterdam-Berlijn (zie hoofdstuk 5). NS heeft bij de presentatie van het jaarverslag 2017 aangegeven dat in de komende jaren deze verbinding wordt verbeterd. Inmiddels is de aanbesteding voor de (snellere) meersysteemlocomotieven begonnen. Er zijn echter nog veel meer punten waarop deze verbinding kan worden versneld.

4.3 Reistijd verbetering: Europees HSL-netwerk

Om daadwerkelijk spectaculaire reistijdverkortingen tussen Europese centra te realiseren, moet fors worden geïnvesteerd in een hogesnelheidsnetwerk.

4.3.1 Argumenten voor een Europees HSL-netwerk

Het huidige HSL-netwerk, Figuur 4.1, is gericht op de nationale belangen, met name in de bediening van steden. In Duitsland ligt de nadruk op de binnenlandse connectiviteit en het vervolmaken van de Duitse eenwording door middel van infrastructurele projecten. Tussen, België, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk is een internationaal netwerk van HSL-infrastructuur ontstaan. Alleen vanaf de start van de LGV (Ligne à Grand Vitesse) in Frankrijk (Parijs) tot in het Verenigd Koninkrijk (Londen), kan de TGV op hoge snelheid door rijden. Voor reizigers die Parijs niet als bestemming hebben is er de LGV Interconnexion Est aangelegd ten oosten van Parijs, om op hoge snelheid de verbinding te maken tussen Noord en Zuid-Frankrijk.



Figuur 4.1, Huidige netwerk van hogesnelheidslijnen (HSL).

In Nederland en België is de inpassing echter gericht op de nationale belangen. Er is voorrang gegeven aan bediening van kleinere plaatsen, waarbij de infrastructuur is ingericht om bestaande stations te bedienen. Doorgaande verbindingen zijn daardoor moeilijk in te passen en de snelheid rondom de stations is laag, 40-80 km/u. Belangrijkste voorbeeld hierin is het gebruik van de infrastructuur door Brussel. Hier moeten alle treinen, lokaal, nationaal en internationaal (HSL) gebruikmaken van dezelfde langzame Noord-Zuidverbinding. Hierdoor ontstaan gaten in het coherente netwerk.

In Frankrijk is de infrastructuur op een andere manier gerealiseerd waarbij ook snelle verbinding langs steden mogelijk zijn. Bij Parijs is een tangentiële lijn aangelegd als verbinding tussen de LGV Nord (vanuit Brussel/Lille) naar de LGV Sud-Est (richting Lyon, Avignon, Marseille en Nîmes). Het netwerk rondom de grote(re) steden als Lyon, Avignon, Reims en Tours, is op doorgaand verkeer gericht, vergelijkbaar met autosnelwegen die ook langs steden lopen.

In de bediening wordt vaak onderscheid gemaakt tussen directe treinen, naar het hart van de stad en treinen vanaf stations direct op de HSL, aan de rand van de stad. Dit zijn stations zoals Lyon Saint-Exupéry, gecombineerd met de luchthaven van Lyon, Avignon TGV of Champagne-Ardenne TGV, net buiten Reims. Hierdoor is er een keuze tussen directe verbindingen of aansluiting op het directe snelle netwerk. Deze inpassing is vergelijkbaar met Japan, waarbij ofwel de traditionele stations worden bediend, of speciale shinkansen stations direct aan de hogesnelheidslijn, zoals Shin-Osaka.

In Italië is het netwerk op een andere manier ontwikkeld waarbij het ontsluiten van de het centrum van de stad wel voorop staat. Echter is hier de hogesnelheidsinfrastructuur tot in het historische station doorgetrokken. In Bologna is een HSL-tunnel onder de bestaande sporen het station aangelegd om zowel snelle doorgaande treinen te faciliteren als snelle ontsluiting van Bologna zelf. De structuur is vergelijkbaar met de aanpak in Antwerpen Centraal, echter is daar de infrastructuur aangelegd voor veel lagere maximale snelheid.

4.3.2 Uitwerking van een Europees HSL-netwerk



Figuur 4.2, Voorgestelde Internationale/Europese HSL-netwerk voor Amsterdam (lichtgroen bestaand, donkergroen nieuw).

Figuur 4.2 toont het voorgestelde internationale/Europese HSL-netwerk waarmee spectaculaire reistijdverkortingen tussen Europese centra te realiseren zijn (voorbeeld: Amsterdam-Berlijn in 2,5 uur). een dergelijk netwerk stoppen treinen maar eens in de 200 à 300 kilometer, en is de maximumsnelheid 300-350 km/h. Via dit netwerk maakt de reiziger grote sprongen door Europa, op zorgvuldig gekozen knooppunten kan de reiziger overstappen op het onderliggende langzamere intercity- en regionale netwerk.

Dit nieuwe netwerk bestaat uit ongeveer 3.310 kilometer nieuwe HSL-infrastructuur. Op basis van de constructiekosten van recente HSL-projecten in Duitsland en Frankrijk kan tot een kenprijs worden gekomen van de investering per kilometer. De Neubaustrecke Leipzig-Erfurt en Erfurt-Neurenberg, beide gekenmerkt door veel kunstwerken kosten €24 miljoen/km en €29 miljoen/km. De LGV Sud-Est Aquitaine (Tours-Bordeaux) €23 miljoen/km, ook hier is sprake van veel kunstwerken. Oudere projecten zoals de LGV Rhin-Rhône en LGV Est kennen aanzienlijk lagere kosten (17 en 8 miljoen/km respectievelijk). Hier is gekozen om te rekenen met €25 miljoen/km. Dit netwerk zou daarmee een internationale investering vragen van €78 miljard. Jaarlijks is de totale besteding van EEA33 aan weginfrastructuur €55 miljard (European Environment Agency (EEA), 2016), voor spoorinfrastructuur is dit €35 miljard.

Vanuit Amsterdam is een netwerk ontworpen dat aansluit op de bestaande HSL-lijnen in Europa. Echter gaat het hier om een werkelijk internationaal HSL-netwerk. Waarbij ook snelle verbinding door en langs steden mogelijk is, zoals nu al bij Parijs en Lyon.

De constructie van infrastructuur is daarnaast tamelijk CO₂-intensief. Op basis van cijfers van de internationale spoorwegunie (UIC) (International Union of Railways, 2016), is een gemiddelde CO₂ uitstoot van 50 ton CO₂/km/jaar aangenomen, inclusief operations. Een onderzoek naar de constructie van HighSpeed2 Tussen London en Birmingham (Greengauge21, 2010), komt op een gemiddelde uitstoot van 5.200 ton CO₂/km. Dit betekent dat bij de analyse van de effecten in het HSL-scenario 17,3 Mton emissie dient te worden opgeteld. Echter zijn de effecten van de infrastructuur investeringen ook veel breder dan alleen de baten vanuit Amsterdam en zijn er ieder jaar opnieuw besparing, in 20 jaar 18,3 Mton besparing.

4.4 Uitgangspunten voor de effectbepaling

Voor de effectbepaling zijn een aantal uitgangspunten en aannames gemaakt. Allereerst zijn de uitgangspunten van toepassing op de veranderingen in reisgedrag en keuzes. Hierbij hoort ook de bepaling van het aantal reizigers van en naar de bestemmingen. Daarnaast zijn er uitgangspunten gekozen voor de bepaling van de externe effecten van reizigers.

De bepaling van de veranderingen in het reisgedrag en keuzes van reizigers is gemaakt met een aanpassing en update van het model voor bepaling van de potentie van Europese spoormarkt (Donners, 2016). Dit model is gebaseerd op een traditioneel vierstapsmodel. Deze aanpak is gekenmerkt in eenvoudige methoden (zwaartekrachtmodel voor de bepaling van de vervoerwaarde), uitgebreid met nieuwe inzichten en het samenbrengen van informatie op grote, Europese schaal. Om de netwerkprestatie zonder operationele barrières te kunnen benaderen is het volledige netwerk gemodelleerd. Dit dient als basis voor reistijden tussen de verschillende steden voor de vervoerwijzekeuze. De update van het model is gebaseerd op de (beperkte) scope van dit onderzoek en de ervaringen uit de analyse van cross-border transport links van de Europese Commissie.

De bepaling van potentiële reistijden is gebaseerd op een modellering van het netwerk. Voor bepaling van de vervoerwijzekeuze zijn vijf vervoersmiddelen gedefinieerd op basis van drie netwerken.

De netwerken zijn, weg, spoor en lucht met auto, bus, hogesnelheid trein, conventionele trein en het vliegtuig als vervoermiddelen. De netwerken voor weg en spoor zijn ontwikkeld door steden te koppelen met schakels, de reistijd per schakel wordt bepaald aan de hand van een omreisfactor ten opzichte van de directe afstand en de gemiddelde snelheid per vervoersmiddel. Voor trein en vliegtuig zijn extra etappes gemodelleerd voor toegang van stations/luchthavens. De reistijd per vliegtuig heeft een vaste extra tijd voor check-in, taxiën, beveiliging, etc.

Voor de bepaling van het aantal reizigers van en naar de bestemmingen is gekeken naar het aantal passagiers in 2016 per vliegtuig, afkomstig van Eurostat. Gezien de positie van Schiphol als transfer-hub is aangenomen dat 30% van de passagiers een transferreiziger, op basis van de passagiersgegevens van Schiphol. Met behulp van de huidige reistijden, voor vliegtuig en trein is de vervoerwijzekeuze bepaald voor het totale aantal passagiers. Op deze wijze is het volledige aantal potentiële passagiers voor de markt Schiphol meegenomen. Indien de reistijd per vliegtuig nu competitief genoeg is om naar Amsterdam te reizen, dan is aangenomen dat dit ook mogelijk is als de reistijd per trein vergelijkbaar is.

De bepaling van de externe effecten van reizen zijn gebaseerd op de aggregatie naar reizigerskilometers en het gebruik van kengetallen. Uitgangspunt hierbij is de STREAM-studie (CE Delft et al., 2015), onder andere gebruikt als bron en input van www.co2emmissiefactoren.nl. Er is gekozen voor CO₂ en NO_x-emmissies op basis van de Well-to-Wheel waardes. Dit zijn de waardes waarin ook de emissies in het productieproces zijn meegenomen. Verder is de toeslag voor uitstoot in de hogere luchtlagen meegenomen in deze studie.

Vervoerwijze	Categorie	CO ₂ /rkm	NO _x /rkm
Trein	Internationaal/HSL	0,026 kg	0,034 mg
Vliegtuig	<700 km	0,260 kg	0,096 mg
Vliegtuig	>700 km	0,200 kg	0,081 mg
Auto	Gem. 2020	0,137 kg	0,169 mg
Bus	Touringcar	0,033 kg	0,070 mg

Tabel 4.1, Gebruikte emissiewaarden (CE Delft et al., 2015).

Recent is er een discussie ontstaan in de media, op basis van het NRC artikel: “TGV verstookt echt niet minder dan een Boeing” (Knip, 2018a, 2018b; Werver, 2018). Deze discussie en artikelen concentreren zich op het energieverbruik van de beide vervoermiddelen, trein en vliegtuig, niet de milieubelastende emissies per reizigerskilometer. In de bepaling van de externe effecten is juist gekeken naar de externe effecten op basis van de (schadelijke) uitstoot. Gegeneraliseerd kan worden gesteld dat minder energieverbruik (altijd) beter is, echter als er voor het opwekken van de energie een andere uitstoot geldt, is dit niet van toepassing. De energie van de trein kan worden opgewekt met groene stroom, voor het vliegtuig is kerosine nodig met hogere uitstoot.

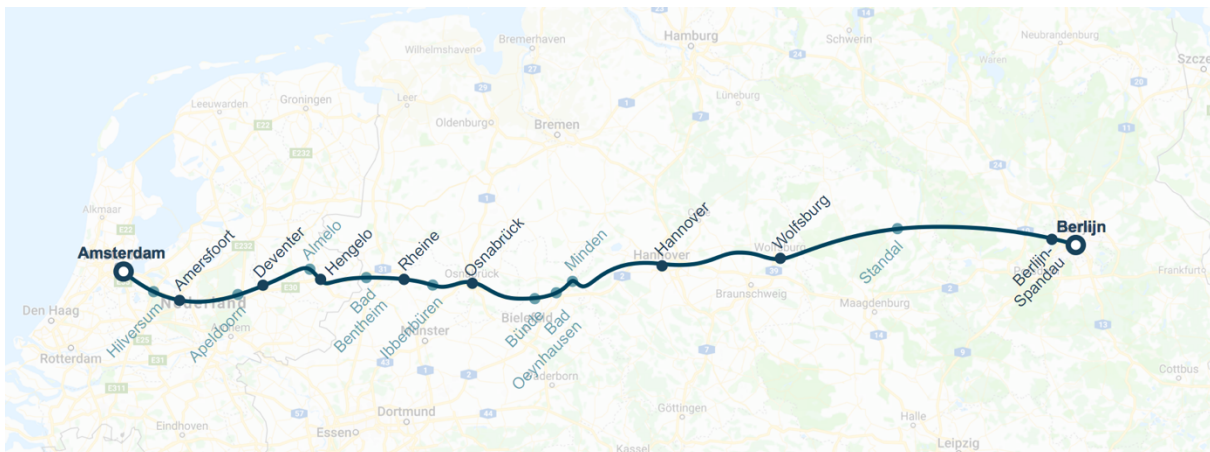
5 Casestudy: Amsterdam – Berlijn

Berlijn is vanuit Nederland een populaire bestemming voor een stedentrip. Bovendien ligt Berlijn strategisch op verschillende langeafstandsroutes voor het reizen per trein in Europa.

Tussen Amsterdam en Berlijn rijdt iedere twee uur een intercity. Sinds de frequentie van deze trein is verhoogd van vier keer per dag naar iedere twee uur, is de trein snel populairder geworden. Toch biedt de trein op dit moment nog geen optimaal alternatief voor het vliegtuig. Een belangrijke oorzaak hiervan is de lange rijtijd.

Aan de hand van de casus Amsterdam-Berlijn beschrijven we maatregelen om internationale treinen aantrekkelijker te maken, die in principe genomen kunnen worden zonder dat investering in infrastructuur noodzakelijk is.

De maatregelen vallen uiteen in een aantal stappen. Allereerst kunnen operationele barrières weggenomen worden. Vervolgens zijn aanpassingen aan het planproces denkbaar. Tot slot kan gekeken worden naar veranderingen aan de dienstregeling, bijvoorbeeld het stoppatroon. Om te demonstreren wat het effect is wordt met behulp van deze maatregelen ook een ideale nieuwe dienstregeling als voorbeeld gemaakt.



Figuur 5.1, Route Amsterdam-Berlijn per trein.

5.1 Opheffen van operationele barrières

Voor de intercity Amsterdam-Berlijn is het belangrijkste operationele obstakel het wisselen van de locomotief in Bad Bentheim. Dit is nodig omdat in Nederland andere spanning op de bovenleiding staat en een ander treinbeveiligingssysteem gebruikt wordt dan in Duitsland. De op dit moment door NS en DB gebruikte locomotieven zijn alleen geschikt voor inzet in Nederland óf in Duitsland. In Bad Bentheim kan geschakeld worden tussen deze systemen.

Er is een locomotieftype op de markt dat in beide landen ingezet kan worden en bovendien de maximale snelheid die de trein op het traject rijdt van 200 km/u kan halen. Deze maximale snelheid wordt bepaald door de infrastructuur (op gedeeltes maximaal 250 km/u), en door de rijtuigen (inzetbaar met maximaal 200 km/u). Het inzetten van een doorgaand inzetbare locomotief kan tijdswinst opleveren. Indien de stop in Bad Bentheim gehandhaafd blijft kan deze, mits de capaciteitsverdeling het toelaat, verkort worden van 12 minuten tot twee minuten, dat is een gebruikelijke minimale stoptijd voor intercity's in Duitsland. Daardoor kan een tijdswinst behaald worden van tien minuten.

5.2 Planproces optimaliseren & aanpassingen dienstregeling

Om te komen tot grotere rijtijdwinst zijn meer ingrepen nodig. De dienstregeling van de intercity naar Berlijn kan ook met de huidige infrastructuur in principe wezenlijk sneller. Daarvoor is het wel nodig dat een aantal fundamentele keuzes gemaakt worden.

De benodigde ingrepen zien wij in twee stappen. Er kan gekeken worden of er aanpassingen aan de huidige dienstregeling mogelijk zijn. Deze stap wordt in deze case study nader uitgewerkt. Daarna kan gekeken worden of het planproces op een andere manier georganiseerd wordt. Deze stap wordt buiten deze case study toegelicht.

Om nog verdere versnelling van de intercity Amsterdam-Berlijn te bereiken, zou gekeken moeten worden naar het overslaan van stations. De meeste rijtijd kan op die manier bespaard worden. Om te begrijpen waarom de trein op dit moment stopt in de plaatsen waar hij stopt, wordt eerst enige achtergrond en consequenties daarvan aangegeven. Vervolgens wordt een ideale dienstregeling voorgesteld.

Achtergrond van het huidige stoppatroon – Nederland

De intercity Amsterdam-Berlijn is in Nederland qua stops en dienstregelingpatroon verweven in het binnenlandse intercitynetwerk op het Hoofdrailnet. Door deze integratie kan een deel van de exploitatiekosten gedekt worden doordat de trein rijdt op de plaats waar anders een binnenlandse trein ingezet zou moeten worden, wat kostenbesparend is voor de binnenlandse exploitatie. Deze besparing wordt toegerekend aan de exploitatiebegroting van de intercity Amsterdam-Berlijn.

Aangezien de reisafstanden in Nederland veel korter zijn dan in Duitsland, kan het Nederlandse intercitynetwerk in de Duitse context nog het beste vergeleken worden met het netwerk van regionale snelle treinen (RegionalExpress) in een bondsland als Noordrijn-Westfalen. Als een trein onderdeel is van het Nederlandse intercitynetwerk, zorgt dit voor veel stops onderweg.

Achtergrond van het huidige stoppatroon – Duitsland

In Duitsland vervullen intercitytreinen twee rollen: ze vormen enerzijds het iets goedkopere en langzamere alternatief voor de ICE op de lange afstand door het hele land en in verbinding met de buurlanden. Anderzijds verbinden de intercitytreinen regionale centra van enige betekenis, die net iets meer vervoerwaarde opleveren dan waarvoor een regionale trein afdoende zou zijn, met het landelijke netwerk.

Tot medio 2006 werd deze functie vervuld door de treincategorie InterRegio, die over lange afstanden reed, maar een primaire functie vervulde tussen de regionale centra en de grote knooppunten, met een gemiddelde reisafstand van 150 km en een bedienpatroon van iedere twee uur een trein.

In het kader van het in 1996 in werking getreden *Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs*, ook: '*Regionalisierungsgesetz*' (NL: 'Wet ter regionalisering van het openbare regionale personenvervoer') werd voortaan het regionale verkeer beschouwd als een publieke dienstverlening, waarvoor exploitatiebijdragen gedaan worden door de overheid. Het langeafstands-verkeer werd gezien als een dienst die door de markt voor eigen risico aangeboden kan worden.

Bovendien zorgde de zogenaamde *Bahnreform* (NL: 'Spoorhervorming') voor de omzetting van EU-richtlijn 91/440, in het kader waarvan andere vervoerders dan de voormalige staatsspoorwegmaatschappijen binnenlandse treindiensten mogen aanbieden die de grenzen van regionale concessies overstijgen.

Als gevolg hiervan heeft Deutsche Bahn het productaanbod versimpeld. De onrendabele InterRegio's werden vervangen door regionale treinen en de rendabele InterRegio-verbindingen werden geïntegreerd in het Intercity-netwerk, inclusief de stations waar de InterRegio's voorheen stopten. Hierdoor zijn de intercity's op diverse lijnen, waaronder Amsterdam-Berlijn, vaker gaan stoppen.

Consequenties

Door de begrijpelijke kostenmatige en commerciële keuzes in Nederland en Duitsland vervult de intercity van Amsterdam naar Berlijn functies op zowel de korte als de lange reisafstand. Dat maakt de trein langzamer en daardoor minder aantrekkelijk voor het reizen over lange afstanden, bijvoorbeeld als schakel in een langere reis tussen Nederland en Polen of Tsjechië.

Ideale dienstregeling volgens 'blanco vel'-benadering Tabel 5.1 toont een mogelijke dienstregeling van een intercity van Amsterdam naar Berlijn, gebaseerd op nu al haalbare rijtijden.

Station	Categorie	Aankomst	Vertrek	Besparing	Toelichting besparing
Amsterdam Centraal	A		6:00		
Hilversum	B			3'	Huidige halteertijd Hilversum 1 minuut
Amersfoort	A	6:31	6:33		
Apeldoorn	B			4'	Huidige halteertijd Apeldoorn 2 minuten
Deventer	A	7:05	7:07		
Almelo	B			4'	Huidige halteertijd Almelo 2 minuten
Hengelo	A	7:40	7:42		
Bad Bentheim	B			14'	Huidige halteertijd Bad Bentheim 12 minuten
Rheine	A	8:10	8:12		
Ibbenbüren	B			0'	Alleen IC 245 stopt in Ibbenbüren, geen tijdswinst bij vergelijking met IC 141.
Osnabrück Hbf	A	8:36	8:38		
Bünde (Westf.)	B			3'	Treinen stoppen alternerend in Bünde en Bad Oeynhausen. Halteertijd in beide 1'.
Bad Oeynhausen	B				
Minden (Westf.)	B				
Hannover Hbf	A	9:42	9:46		
Wolfsburg	A	10:17	10:18		
Stendal	B			10'	Kan doorrijden op HSL, niet uit-/invoegen naar station Stendal, rijtijd Wolfsburg – Berlin-Spandau overgenomen van IC die niet stopt te Stendal
Berlin-Spandau	A	11:18			
Berlin Hbf	A	11:36			
Berlin Ostbahnhof	A	11:50			

Tabel 5.1, optimalisatiemogelijkheid in dienstregeling Amsterdam- Berlijn

Deze dienstregeling is niet ingepast in het overige treinverkeer, maar gaat uit van een 'blanco vel'-benadering. Door deze benadering kan gedemonstreerd worden wat de reistijd zou kunnen zijn, als fundamentele of commerciële keuzes uitvallen in het voordeel van de intercity Amsterdam-Berlijn.

Er kan onderscheid gemaakt worden naar stops die een belangrijke functie hebben als knooppunt in het langeafstandsnetwerk (in de ideale dienstregeling is dit 'categorie A'), en stops die meer de functie hebben van bediening van een regionaal centrum, met mogelijk een incidentele aansluiting op een regionale trein ('categorie B').

Voor de rijtijden is als bron gebruikt gemaakt van de reisplanner op www.bahn.de. Dit zijn de uitgangspunten:

- Er wordt uitgegaan van de rijtijden van intercity 141 van Amsterdam naar Berlijn. Er is niet gekeken naar eventuele kortere rijtijden van andere intercitytreinen, behalve in het geval van Stendal;
- Bij het bepalen van de non-stop rijtijd van Wolfsburg naar Berlin-Spandau (overslaan Stendal) is gezocht op tijden van intercitytreinen, zodat rijtijden haalbaar verondersteld mogen worden gezien de inzet van materieel;
- Daar waar stops worden overgeslagen is de rijtijd verminderd met de halteertijd + twee minuten, dit is een schatting van de mogelijke besparing door niet hoeven remmen, stoppen en optrekken die uitgaat van een baanvakssnelheid van 140 km/u en een snelheid op emplacementen van 60 km/u;
- Eventuele betere non-stop rijtijden tussen twee stations die het gevolg zouden zijn van voorrang geven aan internationale treinen in het planproces (niet uitbuigen achter regionale treinen) zijn niet meegenomen;
- Er is al uitgegaan van de inzet van een doorgaande locomotief;
- Stops categorie B worden overgeslagen;
- Per overgeslagen stop wordt de mogelijke rijtijdbesparing vermeld.

De huidige rijtijd van Amsterdam Centraal naar Berlin Hbf is 6:22 uur. Te zien is dat een besparing van 46 minuten in theorie mogelijk is.

Voorgestelde maatregelen

Kijkend naar de dienstregeling, bevelen wij aan om de intercity van Amsterdam naar Berlijn in de toekomst alleen nog te laten stoppen op de categorie A-stations. Hiermee krijgt de trein een aantrekkelijkere rijtijd op de lange afstand, die meer recht doet aan zijn functie op de relatie Nederland-Berlijn, maar de trein wordt ook aantrekkelijker in het Duitse langeafstandsnetwerk.

Geen onderdeel van deze casus, is of de voorgestelde verbetering van de dienstregeling gerechtvaardigd wordt door voldoende vervoersvraag en vervoersstromen. Dit zou uit vervolgonderzoek moeten blijken.

6 Conclusies & aanbevelingen

Op basis van deze studie kunnen een aantal conclusies worden geformuleerd vanuit de ervaringen van de reiziger en aanbevelingen voor de verschillende verbeterstappen. De stappen voor verbetering zijn reeds opgesteld met de intentie van makkelijk implementeerbaar en realiseerbaar naar moeilijk of grotere investeringen.

6.1 Conclusies ervaring van reizigers

Voor korte vliegafstanden zijn 65% van de reizigers recreatieve reizigers en 35% zakelijke reizigers (Behrens & Pels, 2012). De geïnterviewde zakelijke reiziger geeft aan te kiezen voor het vliegtuig vanwege tijd en comfort. Vliegtijd wordt door de zakelijke reiziger onderschat, omdat alleen wordt gekeken naar vliegtijd. Reistijd naar en van vliegveld en boardingtijd wordt vaak niet meegenomen. Treintijd wordt wel bekeken van herkomst naar bestemming. Comfort van vliegen kan worden overschat vanwege mogelijke scepticisme ten aanzien van comfort in de trein. Publieke garanties, bijvoorbeeld gegarandeerde stoel in de trein met betrouwbare wifi, kan dit doorbreken maar dat is lastig omdat de zakelijke reiziger de reis meestal niet zelf boekt. De geïnterviewde recreatieve reiziger kiest voor het vliegtuig vanuit gewoontegedrag. Dit is mogelijk te doorbreken door reclamecampagnes gericht op die factoren die de recreatieve reiziger belangrijk vindt (bijvoorbeeld comfort of gemak of kosten). De geïnterviewde frequente (recreatieve) reiziger was niet op de hoogte van de mogelijkheden van treinreis en stond, na een negatieve ervaring met het vliegtuig, er open voor om dit een keer te proberen. Attenderen op andere opties op plekken waar de frequente reiziger zoekt, is een mogelijke stap om kennisachterstand over treinreizen te verminderen.

6.2 Aanbevelingen verbetering ticketing & services

Om reizigers te verleiden vaker voor de trein te kiezen, is een verbetering van ticketing en services een onontbeerlijke randvoorwaarde. De reiziger moet helderder gepresenteerd krijgen dat de trein een optie is voor zijn reis. Het boeken van een treinreis moet net zo gemakkelijk of makkelijker worden dan het boeken van een vliegticket. De reiziger mag geen onzekerheid ervaren over de geboden ondersteuning in geval van een onverwachte onderbreking van de reis en er mag geen onzekerheid zijn over eventuele meerkosten.

Om dit te bereiken lijkt het verstandig om over te stappen van de huidige binnenlandse focus van reisinformatie, ticketproducten en tariefsystemen naar een internationale focus. Bovendien kunnen reisinformatiemiddelen en boekingssystemen een stuk gebruiksvriendelijker. Waarschijnlijk zijn partijen die gespecialiseerd zijn in het verstrekken van informatie (Google en anderen) en in het verkopen (Booking.com en anderen) beter in staat om informatie en diensten vrij van nationale focus en belangen aan te bieden aan een internationaal publiek.

Het verdient daarom aanbeveling, dat aanbieders van vervoerdiensten zonder voorbehoud toestaan dat derde partijen:

- De dienstregelingen inclusief actuele afwijkingen gebruiken voor eigen informatietoepassingen.
- De vervoercapaciteit verkopen, en dan niet alleen als wederverkoper van bestaande tarief- en productstructuren, maar desgewenst in de vorm van nieuwe ticketproducten met eigen verdienmodellen.

Daarnaast is het nodig dat de passagiersrechten erin gaan voorzien dat meerdere tickets die geboekt worden in het kader van één reis, gezien gaan worden als één vervoercontract, met bijbehorend recht op opvang en zekerheid over vergoeding van kosten bij oponthoud tijdens de reis. Deze verbeteringen creëren meer 'level playing field' in de keuze door reizigers tussen de verschillende vervoerwijzen.

6.3 Aanbevelingen reistijd verbetering door optimalisatie dienstregeling

De verbetering van de reistijd door optimalisatie van de dienstregeling, kan worden gerealiseerd door het elimineren van operationele barrières en het verbeteren van het planproces. De eliminatie van barrières is sterk afhankelijk van de specifieke verbinding en locaties. De optimalisatie van het planproces is echter van toepassing op alle op dit moment aangeboden internationale treinen, ook de hogesnelheidstreinen.

De inrichting van het spoornetwerk is namelijk zo geregeld dat ook hogesnelheidstreinen gebruikmaken van de conventionele infrastructuur. De internationale treinen worden in de dienstregeling ingepast tussen de regulier (nationale) intercity's. De Thalys bijvoorbeeld, heeft vanaf Amsterdam pas na Schiphol hogesnelheidsinfrastructuur tot de beschikking. Rondom Rotterdam Centraal, in de Willemspoortunnel onder de Maas wordt de infrastructuur gedeeld. Pas ten zuiden van Rotterdam ligt hogesnelheidsinfra. Net ten Noorden van Antwerpen wordt de hogesnelheidsinfrastructuur ingetakt op het conventionele spoor. 15 km ten zuiden van Brussel kan de Thalys via hogesnelheidsinfrastructuur naar Parijs. De ICE naar Frankfurt en Basel maakt in Nederland volledig en in Duitsland tot en met Keulen gebruik van het conventionele spoor. Alleen tussen Keulen en Frankfurt kan er gebruik worden gemaakt van de Schnellfahrstrecke. Hier dient echter de capaciteit te worden gedeeld met nationale Duitse ICE-diensten.

Het verdient daarom aanbeveling, dat beleidsmatig een kader is voor het elimineren van operationele barrières en het optimaliseren van het planproces:

- Bevorder de inzet van meersysteemmaterieel op nationaal niveau, enerzijds om sneller en makkelijker tot een Europees netwerk te komen en anderzijds om de operationele barrières van meerdere systemen tussen landen te elimineren.
- Optimaliseer het planproces voor internationale treindiensten door middel van internationale afstemming. Dit kan worden ingericht conform het proces dat reeds van toepassing is voor de goederencorridors. Hierbij worden de nationale belangen gekoppeld aan de internationale belangen.

6.4 Aanbevelingen reistijd verbetering door Europees HSL-netwerk

Voor een spectaculaire verbetering van de reistijden in Europa zou moeten worden gekomen tot een coherent op de (internationale) reiziger gericht netwerk. Hierbij moet het verbinden van de Europese metropolen op het hoogste schaalniveau voorop staan met een hoge maximale snelheid van 300-350 km/h. Er moet dan een keuze worden gemaakt tussen een snelle verbinding met het hart van de stad of een tangentiële lijn langs de stad. De reiziger van Amsterdam naar Parijs heeft geen behoefte aan 5 minuten extra reistijd vanwege een stop in Rotterdam, noch een reiziger uit Rotterdam voor de route door Brussel.

De investeringen voor een Europees HSL-netwerk zijn aanzienlijk en de belangen van een bepaalde lijn niet altijd terug te brengen op de lokale (nationale) belangen. Het verdient daarom aanbeveling, dat beleidsmatig een kader is voor het creëren van een Europees netwerk en het afwegen van internationale belangen:

- Op Europese schaal onderzoek doen naar de internationale langeafstand verbindingen met potentie voor HSL-lijnen. Dit onderzoek uitbreiden naar andere grote "hubs" (Frankfurt, München, Parijs, Londen, Barcelona, Zurich en Kopenhagen) voor dekkend Europees netwerk voor reizigers.
- Aanhaken van de huidige nationale (Nederlandse) toekomstvisies op OV op de creatie van een netwerk op het hoogste Europese schaalniveau van metropolen.
- Het creëren van een Europees beleidskader waarin met behulp van Europese (transnationale) maatschappelijk kosten-baten analyses (MKBA's) de internationale meerwaarde van projecten kan worden getoetst en geëvalueerd. Hierbij kan worden gekeken naar de inrichting van investeringen en initiatief op de (Goederen) TEN-T corridors.

Literatuur

- Aarts, H. (2009). Gewoontegedrag: de automatische piloot van mens en maatschappij. In W. L. Tiemeijer, A. C. Thomas, & H. M. Prast (Eds.), *De menselijke beslisser* (1e ed., pp. 65–88). 's-Gravenhage: WRR.
- Amadeus. (2013). The Rail Journey to 2020: Facts, figures and trends that will define the future of European passenger rail (White Paper), 1–28.
- Ballieux, E. (2018). *Alternatieven voor Europese vliegbewegingen; Wat levert het op ?* Zaandam.
- Behrens, C., & Pels, E. (2012). Intermodal competition in the London–Paris passenger market: High-Speed Rail and air transport. *Journal of Urban Economics*, 71(3), 278–288.
<https://doi.org/10.1016/J.JUE.2011.12.005>
- CE Delft, Otten, M. B. J., 't Hoen, M. J. J., & den Boer, L. C. (2015). *STREAM personenvervoer 2014*. Delft.
- Donners, B. (2017). Nachttrein verdient eigen vervoermodel. Retrieved May 1, 2018, from <https://www.ovmagazine.nl/2017/09/nachttrein-verdient-eigen-vervoermodel-1016/>
- Donners, B. J. H. F. (2016). *Erasing Borders, European Rail Passenger Potential*. Delft. Retrieved from <http://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:04ec81b4-79cb-4fc2-a063-9a13c8eebe9d?collection=education>
- European Environment Agency (EEA). (2016). Is investment in environmentally friendly transport systems being prioritised? Retrieved May 15, 2018, from <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/infrastructure-investments/assessment-3>
- Greengauge21. (2010). *High-Speed Rail (HSR) and Carbon Emissions*.
- Hoozemans, L., Stolwijk, N., & Sjollema, S. (2017). Fout denken staat leren en ontwikkelen in de weg. *PRAXIS*, (3), 18–23.
- International Union of Railways. (2016). *Carbon footprint of Railway Infrastructure. Comparing existing methodologies on typical corridors*. (F. Cuenot & C. Filippini, Eds.). UIC-ETF. Retrieved from https://uic.org/IMG/pdf/carbon_footprint_of_railway_infrastructure.pdf
- Kabinet Rutte III. (2017). *Regeerakkoord: Vertrouwen in de toekomst*. Den Haag. Retrieved from <https://www.rijksoverheid.nl/regering/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-2017-vertrouwen-in-de-toekomst>
- Knip, K. (2018a, April 6). TGV verstookt echt niet minder dan een Boeing. *NRC*. Retrieved from <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/04/06/de-tgv-verstookt-echt-niet-minder-dan-een-boeing-a1598474>
- Knip, K. (2018b, April 26). De TGV verstookt echt niet minder dan een Boeing (deel II). *NRC*. Retrieved from <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/04/26/de-tgv-verstookt-echt-niet-minder-dan-een-boeing-deel-ii-a1600975>
- Parlementaire enquêtecommissie Fyra-rapport. (2015). *De reiziger in de kou; Parlementair onderzoek Fyra*. The Hague. Retrieved from http://www.tweedekamer.nl/sites/default/files/atoms/files/rapport_dereizigerindekou_enquetecommissiefyra_kst-33678-11.pdf
- Pol, B. (2016). Verstand van weerstand. *Tabula Rasa: Kennis*, 1–3.
- Schiphol. (2018). *Facts & Figures 2017*. Amsterdam.
- Werver, V. (2018). Boeing verstookt echt meer dan een TGV. Retrieved May 9, 2018, from <https://www.ovmagazine.nl/2018/04/een-boeing-verstookt-echt-wel-meer-dan-een-tgv-1630/>

Bijlagen

A1 Reistijden

[Min]	Huidig	Opt.	HSL	Vlieg.
Basel	440	391	234	235
Berlijn	407	345	184	244
Birmingham	458	332	204	295
Bremen	290	285	107	209
Brussel	135	100	70	211
Dresden	560	406	193	298
Düsseldorf	213	136	67	207
Edinburgh	624	636	337	314
Frankfurt	281	208	123	233
Genève	486	421	288	246
Glasgow	650	627	321	319
Göteborg	924	815	296	260
Hamburg	364	345	137	223
Hannover	283	237	106	226
Kopenhagen	713	638	210	248
Leeds	475	436	248	297
Liverpool	455	421	242	379
Londen	314	228	172	289
Luxemburg	372	216	120	216
Lyon	386	347	252	273
Manchester	485	414	239	305
Milaan	716	564	313	254
München	512	364	226	283
Nantes	406	333	238	260
Newcastle	555	536	293	298
Parijs	221	214	156	264
Praag	664	495	232	260
Rennes	378	320	231	317
Straatsburg	408	321	207	236
Stuttgart	379	293	173	290
Zürich	558	407	255	249

[uu:mm]	Huidig	Opt.	HSL	Vlieg.
Basel	07:20	06:31	03:54	03:55
Berlijn	06:47	05:45	03:04	04:04
Birmingham	07:38	05:32	03:24	04:55
Bremen	04:50	04:45	01:47	03:29
Brussel	02:15	01:40	01:10	03:31
Dresden	09:20	06:46	03:13	04:58
Düsseldorf	03:33	02:16	01:07	03:27
Edinburgh	10:24	10:36	05:37	05:14
Frankfurt	04:41	03:28	02:03	03:53
Genève	08:06	07:01	04:48	04:06
Glasgow	10:50	10:27	05:21	05:19
Göteborg	15:24	13:35	04:56	04:20
Hamburg	06:04	05:45	02:17	03:43
Hannover	04:43	03:57	01:46	03:46
Kopenhagen	11:53	10:38	03:30	04:08
Leeds	07:55	07:16	04:08	04:57
Liverpool	07:35	07:01	04:02	06:19
Londen	05:14	03:48	02:52	04:49
Luxemburg	06:12	03:36	02:00	03:36
Lyon	06:26	05:47	04:12	04:33
Manchester	08:05	06:54	03:59	05:05
Milaan	11:56	09:24	05:13	04:14
München	08:32	06:04	03:46	04:43
Nantes	06:46	05:33	03:58	04:20
Newcastle	09:15	08:56	04:53	04:58
Parijs	03:41	03:34	02:36	04:24
Praag	11:04	08:15	03:52	04:20
Rennes	06:18	05:20	03:51	05:17
Straatsburg	06:48	05:21	03:27	03:56
Stuttgart	06:19	04:53	02:53	04:50
Zürich	09:18	06:47	04:15	04:09

A2 Modal Split

	Trein			Vliegtuig			Weg		
	Huidig	Optim.	HSL	Huidig	Optim.	HSL	Huidig	Optim.	HSL
Basel	5%	13%	51%	93%	86%	49%	2%	2%	1%
Berlijn	9%	23%	68%	89%	76%	31%	2%	2%	0%
Birmingham	6%	38%	77%	93%	61%	23%	2%	1%	1%
Bremen	14%	15%	82%	59%	58%	13%	27%	26%	5%
Brussel	42%	71%	77%	5%	3%	2%	53%	27%	21%
Dresden	1%	21%	79%	97%	77%	21%	2%	2%	0%
Düsseldorf	18%	49%	71%	20%	13%	6%	62%	39%	22%
Edinburgh	2%	2%	44%	97%	98%	56%	1%	0%	0%
Frankfurt	26%	54%	84%	61%	38%	13%	13%	8%	3%
Genève	4%	12%	39%	96%	88%	61%	0%	0%	0%
Glasgow	2%	3%	50%	98%	97%	50%	0%	0%	0%
Göteborg	0%	0%	41%	100%	100%	59%	0%	0%	0%
Hamburg	8%	11%	78%	79%	76%	20%	13%	12%	2%
Hannover	19%	36%	86%	55%	44%	9%	25%	20%	5%
Kopenhagen	0%	1%	61%	99%	99%	39%	0%	0%	0%
Leeds	8%	15%	65%	91%	84%	35%	1%	1%	0%
Liverpool	27%	38%	85%	73%	62%	15%	1%	0%	0%
Londen	35%	68%	85%	56%	27%	12%	9%	5%	3%
Luxemburg	1%	39%	70%	62%	39%	17%	36%	23%	13%
Lyon	20%	31%	56%	80%	69%	44%	0%	0%	0%
Manchester	7%	21%	69%	92%	78%	31%	1%	1%	0%
Milaan	0%	3%	35%	100%	96%	65%	0%	0%	0%
München	2%	28%	66%	98%	72%	34%	0%	0%	0%
Nantes	13%	31%	56%	87%	69%	44%	0%	0%	0%
Newcastle upon Tyne	4%	4%	51%	89%	95%	48%	7%	1%	0%
Parijs	65%	69%	83%	31%	27%	14%	4%	3%	4%
Praag	0%	7%	58%	99%	93%	42%	1%	0%	0%
Rennes	29%	50%	74%	70%	50%	26%	0%	0%	0%
Straatsburg	4%	22%	60%	88%	72%	37%	8%	6%	3%
Stuttgart	16%	51%	84%	82%	48%	16%	2%	1%	1%
Zürich	1%	14%	49%	98%	85%	51%	1%	1%	0%
Totaal	27%	46%	63%	59%	46%	30%	14%	8%	7%

A3 Reistijden vakantiebestemmingen

[Min]	Huidig	Opt.	HSL	Vlieg.
Athene	2634	1538	725	413
Barcelona	655	544	404	313
Boedapest	931	733	383	319
Florence	830	666	380	280
Istanboel	3042	1544	674	456
Lissabon	1952	1061	570	353
Madrid	832	708	459	337
Malaga	1034	852	581	333
Nice	673	572	362	290
Porto	1731	1015	494	343
Rome	923	752	444	319
Stockholm	1027	1012	355	293
Valencia	901	762	486	327
Venetië	859	615	371	276
Wenen	643	582	324	303

[uu:mm]	Huidig	Opt.	HSL	Vlieg.
Athene	43:54	25:38	12:05	06:53
Barcelona	10:55	09:04	06:44	05:13
Boedapest	15:31	12:13	06:23	05:19
Florence	13:50	11:06	06:20	04:40
Istanboel	50:42	25:44	11:14	07:36
Lissabon	32:32	17:41	09:30	05:53
Madrid	13:52	11:48	07:39	05:37
Malaga	17:14	14:12	09:41	05:33
Nice	11:13	09:32	06:02	04:50
Porto	28:51	16:55	08:14	05:43
Rome	15:23	12:32	07:24	05:19
Stockholm	17:07	16:52	05:55	04:53
Valencia	15:01	12:42	08:06	05:27
Venetië	14:19	10:15	06:11	04:36
Wenen	10:43	09:42	05:24	05:03

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

INGEKOMEN 17 OKT. 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. S.M.H. Willemsen
BEL/BS

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl

1 | 1

Betreft: Inzet BRS inzake advisering ORS

Verzenddatum

17 OKT. 2018

Geachte leden,

Kenmerk

1139571/1139594

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende toe.

Uw kenmerk

Het betreft de inzet die namens de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is gestuurd aan de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) ten behoeve van de advisering over de (middel)lange termijnontwikkeling van Schiphol. De komende maanden zal op basis van de Milieu Effect Rapportage Schiphol de advisering door de ORS worden afgerond. Wij zullen u informeren over de voortgang.

Verder willen wij u attenderen op een internetconsultatie die op 15 oktober 2018 vanuit de ORS is opgestart in het kader van de ORS advisering. Deze consultatie is onderdeel van een bredere reeks activiteiten die de Omgevingsraad Schiphol organiseert om de opvattingen van zoveel mogelijk mensen te betrekken bij de totstandkoming van de adviezen. U treft de consultatie op de website van de omgevingsraad. <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/geef-uw-mening/>

Tot slot worden er vanuit het ministerie diverse gesprekstafels georganiseerd rond de luchtvaartnota en de luchtruimherziening. Het ministerie organiseert daarvoor op 5 november 2018 een maatschappelijk debat in Noord-Holland. Wij stellen daarvoor de ruimte beschikbaar. <https://www.luchtvaartgesprek.nl/home/>

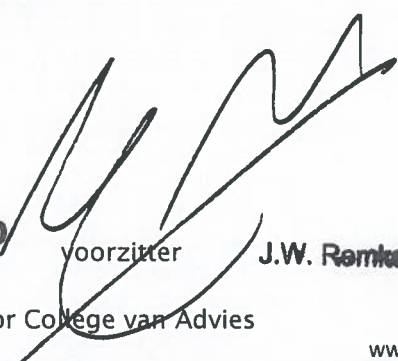
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

J.W. Remkes

1 bijlage: Inzet BRS t.b.v. advisering minister door College van Advies

www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Inzet BRS t.b.v. advisering minister door College van Advies

A) Wettelijke verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel, vastleggen al gemaakte afspraken en handhaving daarvan.

BRS zet in op de verankering van de Aldersafspraken inclusief – de juridische – borging van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB). Daarmee komt een eind aan jarenlang gedogen en ontstaat er rechtszekerheid ook voor wat betreft de planologie op de grond. Dan kan er vanaf het gebruiksjaar 2020 ook formeel worden gehandhaafd. Selectief gebruik van de luchthaven waarbij het netwerkverkeer voorrang krijgt is voor ons uitgangspunt.

Het MER dient zo spoedig mogelijk op tafel te komen. Die immers levert de cijfermatige onderbouwing voor de verdere besluitvorming. Uit het MER zal blijken (a) in hoeverre bovenstaande afspraken realistisch zijn en (b) in hoeverre deze afspraken toekomstbestendig zijn met name voor wat betreft de regel voor de 'vierde baan' of dat deze regel in het kader van de motie Visser aanpassing behoeft.

Voor wat betreft de zogenaamde 50-50 % verdelingsregel voor toekomstige milieuruimte stelt het kabinet in het regeerakkoord 2017-2020 "De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden."

Uit het MER zal blijken hoeveel ruimte er wat dat betreft binnen de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria nog feitelijk beschikbaar is voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven. Besluitvorming daaromtrent is nu niet aan de orde (zie hieronder onder B).

De BRS heeft met het kabinet in 2017 afspraken gemaakt over 'wonen/vliegen' (namelijk: waar gebouwd kan worden en onder welke voorwaarden). Die afspraken worden nu geïmplementeerd en gemonitord. Afsproken is met het kabinet dat "partijen met elkaar in overleg gaan als er significante wijzigingen in de ontwikkeling van Schiphol zijn met (nu nog) niet voorziene effecten voor de geluidhinder en woningbouw" (zie brief IenM aan Kamer dd. 16 oktober 2017). Deze afspraken staan zolang er geen substantiële wijziging van de effecten van de luchtvaart op de grond aan de orde is. Wij gaan ervan uit dat dit beeld wordt bevestigd in het MER en er dus geen grond is voor advisering op dit punt door de ORS.

In de directe omgeving rond de luchthaven zijn er gebieden waar (strengere) ruimtelijke beperkingen vanwege Schiphol gelden en waar geen mitigerende maatregelen meer mogelijk zijn. Aandacht is nodig om verloedering en verpaupering van gebieden die als gevolg van de beperkingen ongebruikt blijven liggen (bv. lege kassen), te voorkomen. Daar waar bijvoorbeeld oorspronkelijke bedrijvigheid is gestaakt en de ruimtelijke beperkingen in de weg staan aan nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven, zijn investeringen nodig om de leefbaarheid te waarborgen. De BRS wil hier samenwerken met Schiphol en afspraken maken over hun betrokkenheid hierbij.

Overigens is de BRS nog steeds van opvatting dat de ORS hier geen verdere taak heeft. De ORS is immers toegerust en richt zich met name op luchtvaart specifieke aspecten. In de RO lijn vindt een integrale weging van alle ruimtelijk relevante aspecten en een daarop gebaseerde besluitvorming plaats.

Selectiviteit ten behoeve van het hubverkeer op Schiphol is uitgangspunt van eerder gemaakte afspraken en leidend voor de voor verdere besluitvorming over Schiphol. Daaraan is tot op heden onvoldoende invulling gegeven. Het Rijk heeft hierin de regie te nemen.

De ontwikkeling van Lelystad blijft essentieel voor het behoud van het hub netwerk van Schiphol. Openstelling van Lelystad in 2020 is daarom noodzakelijk om “schuifruimte” te bieden voor de selectieve ontwikkeling van Schiphol. Alternatieve sturingsmiddelen om dit te bereiken moeten worden onderzocht, als een “EU-proof” verkeersverdelingsregel niet mogelijk of effectief blijkt.

B) Geen vlucht naar voren

Wij willen geen besluiten nemen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol na 2020 totdat de vraagstukken rond onderstaande thema's zijn uitgekristalliseerd en in hun onderlinge samenhang kunnen worden beschouwd. Het zijn dan ook deze thema's waarop wij van het Rijk een visie verwachten in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en/of de Luchtvaartnota.

CO2 en overige uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.	Luchtvaart maakt nu nog geen deel uit van de Europese klimaatafspraken en het nationale Energieakkoord. In de Luchtvaartnota moet het kabinet adresseren welke maatregelen - al dan niet in Europees verband - genomen moeten worden om het terugdringen van CO2 door de luchtvaart te realiseren. Hiervoor worden concrete doelstellingen uitgewerkt. Ook de stikstofdepositie ten gevolge van de luchtvaart verdient aandacht. Daarnaast moet onderzocht worden of op Schiphol het prijsmechanisme (tariefstelling) bij het terugdringen van uitstoot een grotere rol kan spelen. Ook de substitutie van vliegtuig door trein voor de intra Europese korte afstanden moet in dit kader worden onderzocht.
Luchthaven in zee	De BRS ondersteunt het onderzoek naar een luchthaven in zee inclusief daarbij behorende infrastructuur en landzijdige functies.
(Ultra)fijnstof	In 2020 worden de eerste resultaten verwacht van het RIVM onderzoek naar ultrafijnstof. In de Luchtvaartnota moet worden aangegeven hoe hier verder mee om te gaan.
Geluidhinder is gebaseerd op berekeningen. De ervaring leert dat dit het wantrouwen van de omgeving vergroot. Onderzocht moet worden in hoeverre real time metingen van geluid een bijdrage kunnen leveren aan het herstel van vertrouwen van de omgeving.	De hinderbeleving is in de afgelopen jaren veranderd. Naast het geluidsniveau wordt met de sterke toename van het aantal vluchten (t.o.v. 2003) de intensiteit van de hinder steeds meer als knelpunt genoemd. De pauzes tussen de pieken zijn korter of zelfs afwezig. Daarmee ontstaat er een continue verstoring, de rustmomenten zijn weggefallen.
Veiligheid (OVV rapport)	Bij verdere duurzame ontwikkeling worden de aanbevelingen van het OVV in acht genomen. Dat betekent dat er een integrale veiligheidsanalyse beschikbaar dient te zijn. Inzichtelijk moet worden gemaakt wat dat betekent voor het strikt preferentieel vliegen en de (her) indeling van het luchtruim.

Gezondheid	Er moet onderzoek komen naar de lange termijn effecten van luchtvaart op Schiphol op de gezondheid. Het destijds stop gezette onderzoek in het kader van GES (gezondheidseffecten Schiphol) moet, onder aansturing van RIVM en GGD's, worden hervat.
Nachtvluchten	De BRS pleit voor het beperken van het aantal nachtvluchten, met het oog op de beperking van de slaapverstoring en de effecten daarvan op de gezondheid, zonder dat de hubfunctie in gevaar komt. Inzichtelijk moet worden gemaakt in hoeverre het verplaatsen van het nachtelijk verkeer naar elders of naar overdag mogelijk is. Wij vragen dat nu gestart wordt met een onderzoek naar een gedeeltelijke nachtsluiting.
Luchtruimherziening	Inzicht is nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Hier ligt ook een relatie met de aanbevelingen van het OVV.
Mitigeren en compenseren	Er dient extra inzet te komen voor hinder beperkende dan wel compenserende maatregelen voor die gebieden die ten gevolge van de toegenomen inzet van vooral de secundaire banen onevenredig nadeel ondervinden.
Governance	Het Schipholdossier vraagt om een nadrukkelijke regie vanuit het Rijk (zie ook daarover het OVV rapport). Na afsluiting van de huidige advisering van de heer Alders dient een grondige evaluatie plaats te vinden van de werking van de ORS.

C) Tussen 2020 en uitvoering Luchtvaartnota/herziening luchtruim.

In deze tussenliggende periode moet het hub netwerk op Schiphol wel in stand kunnen blijven. Het hub netwerk is van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het is daarom aan de sector om met, ook innovatieve, maatregelen te komen en aan te geven of er nog iets geregeld moet worden om die operatie niet in gevaar te brengen. Lelystad speelt daarin een belangrijke rol. Als zesde baan geeft Lelystad de benodigde schuifruimte in relatie tot Schiphol. De BRS wacht de reactie van de sector op dit punt af.

Motivatie en behandelvoorstel D66 Voortgangsrapportage 2018 Kaderrichtlijn Water

Toelichting

Onze provincie is een waterrijke provincie. Kenmerkend in ons landschap zijn de vele meren en sloten, Het Markermeer, IJsselmeer en de Noordzee. Al deze wateren inclusief het grondwater maakt dat onze provincie sterk verbonden is met water. Water is een onlosmakelijk onderdeel voor provinciale thema's zoals kwaliteit van de leefomgeving, recreatie, biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, klimaatadaptatie en economie. Een goede conditie van het water is dan ook belangrijk voor onze provinciale thema's. Met de waterkwaliteit is het in Nederland en daarmee in onze provincie echter niet goed gesteld. Deze status heeft gevolgen voor de maatschappelijke opgaven die we als Provincie hebben.

Recent heeft het Europees Milieu agentschap een rapportage uitgebracht met daarin zorgelijke resultaten. Slechts 40% van de Europese wateren is in een goede ecologische toestand. In Nederland voldoen slechts twee van de rivieren en meren (van in totaal 697) aan de ecologische doelen.

Recent zijn we als commissie geïnformeerd over de voortgang van de KRW doelen in Noord-Holland. Ook bij ons in de provincie zijn resultaten zorgelijk: In de provincie Noord-Holland voldoen 4 van de 83 oppervlaktewater lichamen voldeden aan de normen voor chemische kwaliteit en geen van deze waterlichamen voldoen aan de ecologische doelen. Dit jaar wordt de kwaliteit van het water gemonitord en geanalyseerd om te bepalen of het doelbereik in 2027 wel haalbaar is. Rijk, provincies en waterschappen treden hier gezamenlijk in op.

Bespreking in de commissie

Voordat de discussie over het wel of niet behalen van de doelen wordt gestart, wil ik graag met de commissie bespreken wat ze van de resultaten vinden en of partijen bereid zijn om de rol die de provincie aan de orde te stellen.

D66 vindt dat we goede stappen hebben gezet om de kwaliteit afgelopen jaren structureel te verbeteren. Het is niet genoeg. Overheden kijken teveel naar elkaar. Vanuit de Provincie Noord-Holland hebben we een rol en invloed. De Provincie is geen waterkwaliteit beheerder, maar stelt wel de kaders. En de kwaliteit van het water kan verbeteren als ook de ruimtelijke vraagstukken worden aangepakt.

Ruimtelijk zetten we als Provincie de kaders en kunnen we dingen mogelijk maken die ten gunste komen aan het water. De waterschappen doen de voorstellen aan de Provincie. Ook kan de Provincie zelf nog meer maatregelen treffen in het kader van natuurdoelen, ecologische oevers etc.

Van het college hoort D66 graag in de commissie welke richtingen we als provincie nog kunnen inslaan om deze problematiek nog beter aan te pakken.



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 12 JUNI 2018

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr A.N.M. Stavenuiter
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143190
stavenuitera@noord-holland.nl

111

Betreft: KRW-voortgangsrapportage 2018

Verzenddatum

12 JUNI 2018

Geachte leden,

Kenmerk

1069469/1069480

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u ter kennis dat wij op 5 juni jl. de KRW-voortgangsrapportage 2018 hebben vastgesteld. Deze rapportage zenden wij u bij deze toe, mede gelet op de inhoud van de strategische agenda van uw commissie NLWM, waarin staat dat u in het tweede kwartaal van 2018 wordt geïnformeerd over de voortgang van de KRW (Kaderrichtlijn Water).

Uw kenmerk

Voor een korte beschrijving van de inhoud verwijzen wij u naar de in de KRW-voortgangsrapportage opgenomen samenvatting.

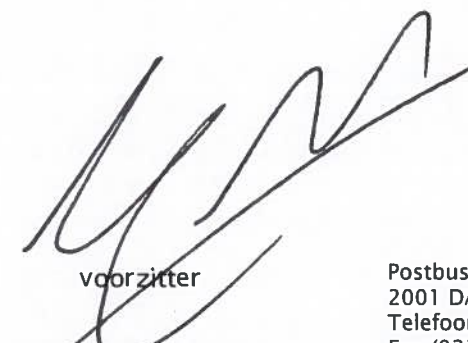
Het ingezette waterkwaliteitsbeleid zullen wij voortzetten, waarbij wij benadrukken dat dit beleid, zoals in de rapportage wordt beschreven, een integraal karakter heeft.

Wij gaan ervan uit dat wij u op deze wijze voldoende hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
R.M. Bergkamp


voorzitter
J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

1 bijlage: KRW-voortgangsrapportage 2018



KRW-voortgangsrapportage 2018 provincie Noord-Holland

Stand van zaken medio 2018 en vervolg

Inhoudsopgave

1	Inleiding en samenvatting	5
1.1	Waarom deze notitie?	
1.2	Samenvatting	
2	Kaderrichtlijn Water: doelstellingen en proces	7
2.1	Introductie inhoud en proces Kaderrichtlijn Water	
2.2	Verantwoordelijkheden in het KRW-proces op hoofdlijnen	
3	Grondwater	11
3.1	Doelstellingen	
3.2	Verantwoordelijkheden	
3.3	Testen, oordelen en stand van zaken uitvoering maatregelen	
3.4	Verwachtingen en aandachtspunten	
4	Oppervlaktewater	16
4.1	Doelstellingen	
4.2	Verantwoordelijkheden	
4.3	Stand van zaken uitvoering maatregelen	
4.4	Resultaten en effecten	
4.5	Verwachtingen	
5	Inzet provincie Noord-Holland t.a.v. kwaliteit oppervlaktewater	20
5.1	Maatregelen provinciale wateren	
5.2	Zwemwateren	
5.3	POP3 water / programma Bodem en Water	
5.4	Landelijk Milieuoverleg Bloembollen	
5.5	Doelen 'overige wateren' (niet-KRW-waterlichamen)	
5.6	Provinciaal beleid met waterkwaliteitseffecten	
6	Landelijke en Europese ontwikkelingen	24
6.1	Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater	
6.2	Zesde actieprogramma Nitraatrichtlijn	
6.3	Bodemprogramma	
6.4	EU-evaluatie KRW 2019	
6.5	Wezer-arrest	
6.6	Omgevingswet	
7	Proces vervolg	26
7.1	Route naar SGBP 2022-2027	
7.2	Afspraken doelaanpassing	
7.3	Technische aanpassing ecologische doelen KRW	

1 Inleiding en samenvatting

1.1 Waarom deze notitie?

De Statencommissie NLWM heeft de wens uitgesproken om in het tweede kwartaal van 2018 te worden geïnformeerd over de voortgang van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water (KRW) in Noord-Holland. De KRW is een Europese waterkwaliteitsrichtlijn, waarvan de uitvoering in 2009 is begonnen, en waarvan het streven is om de doelen uiterlijk in 2027 bereikt te hebben. We zijn nu dus ongeveer halverwege de nu beoogde uitvoeringsduur van de KRW. Rijk, provincies en waterschappen (en in mindere mate gemeenten) zijn samen verantwoordelijk voor de uitvoering van de KRW.

Deze notitie geeft inzicht in de huidige stand van zaken van de uitvoering van de KRW, zoveel mogelijk toegespitst op het (grond- en oppervlakte)water in de provincie Noord-Holland. Na een korte inleiding over wat de KRW is, wordt ingegaan op de 'toestand' van het grond- en oppervlaktewater in Noord-Holland, de activiteiten van de provincie bij het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater, enkele actuele ontwikkelingen in Nederland en Europa en de 'route' naar het volgende stroomgebiedsbeheerplan KRW (2022 – 2027).

1.2 Samenvatting

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn uit het jaar 2000 voor de verbetering van grond- en oppervlaktewaterkwaliteit. Voor grondwater geldt ook een kwantiteitsdoelstelling. Er wordt gewerkt met zesjaarlijkse stroomgebiedsbeheerplannen (SGBP-en) waarin de doelen worden vastgelegd en maatregelen om de doelen te bereiken zijn opgenomen. Na de SGBP-periode 2010-2015 zitten we nu in de periode 2016-2021 en we bereiden ons voor op de periode 2022-2027. Het streven is om de doelen in 2027 te hebben gehaald (resultaatverplichting). Maar ook na 2027 zullen nog elke zes jaar stroomgebiedsbeheerplannen worden opgesteld.

Voor zowel het grondwater (gebiedsdekkend) als het oppervlaktewater (de grotere wateren) zijn waterlichamen begrensd. Voor grondwater gelden chemische kwaliteitsdoelen en kwantiteitsdoelen en voor oppervlaktewater gelden chemische en ecologische kwaliteitsdoelen. Het water verkeert in een 'goede toestand' als een aantal indicatoren 'op groen staan'. Is dat niet (helemaal) het geval dan 'scoort' het waterlichaam niet goed ('one out all out').

Bij het uitvoeren van de KRW werken Rijk, provincies en waterschappen samen. Op hoofdlijnen is de verantwoordelijkheidsverdeling als volgt. Het Rijk is 'systeemverantwoordelijk' (o.a. wetgeving, zoals Waterwet en mestwetgeving) en draagt de verantwoordelijkheid voor de rijkswateren (doelen, maatregelen, monitoring). Provincies zijn verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om de kwaliteit en kwantiteit van het grondwater te verbeteren en voor de monitoring. Voor de regionale oppervlaktewateren zijn zij kaderstellend, met name waar het de ecologische doelen betreft. De waterschappen doen voor deze doelen voorstellen aan de provincies. Ook zijn provincies betrokken bij het nemen van maatregelen in oppervlaktewateren, bijvoorbeeld in het kader van hun natuurbeleid (NNN, Natura2000) en – in Noord-Holland – bij het aanleggen van ecologische oevers en vispassages in eigen vaarwegen (zie verder hoofdstuk 5). Waterschappen zijn als waterkwaliteitsbeheerder bij uitstek de partij om voor het oppervlaktewater verbetermaatregelen te treffen. Tevens monitoren zij de ontwikkeling van de kwaliteit van dit water.

Van de vier grondwaterlichamen in Noord-Holland verkeerde er bij de laatste officiële beoordeling (2012) één in een slechte chemische toestand, hetgeen te wijten was aan een teveel aan fosfaat. In 2016 bleek dat het Noord-Hollandse deel van dit waterlichaam (het ligt deels in Zuid-Holland) wel in een goede toestand verkeerde.

Tevens komt het grondwater in Noord-Holland positief uit een viertal tests: de waterbalans- en intrusietest, de grondwatertest menselijke consumptie, de test grondwaterafhankelijke oppervlaktewateren en de natuurtest.

De verwachtingen voor de toekomst (beoordeling 2021) zijn positief.

Bij het oppervlaktewater is het beeld negatief. Slechts 4 van de 83 waterlichamen voldeden eind 2016 volledig aan de chemische normen; geen van de waterlichamen voldeed volledig aan de ecologische normen. Voor een aantal onderliggende biologische parameters, zoals fytoplankton, was de situatie minder negatief.

Dit jaar worden voor alle waterlichamen watersysteemanalyses uitgevoerd. Mede op basis hiervan kunnen uiteindelijk conclusies worden getrokken over het verwachte doelbereik in 2027.

De provinciale inzet m.b.t. de kwaliteit van het oppervlaktewater betreft met name de eigen vaarwegen, de zwemwateren, het POP3-instrumentarium, het programma Bodem en Water (gericht op agrariërs), het Landelijk Milieuoverleg Bloembollen en de doelen voor 'overig water' (water buiten de KRW-waterlichamen). Voorts 'lift' waterkwaliteit mee met ander provinciaal beleid zoals het natuurbeleid en het beleid om in veengebieden bodemdaling tegen te gaan.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op enkele landelijke en Europese ontwikkelingen, zoals de nationale Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater. Deze aanpak is bedoeld als een 'tandje erbij'. De prioriteiten zijn nutriënten/mest, gewasbeschermingsmiddelen en medicijnresten. Medicijnresten zijn onderdeel van de zogeheten 'opkomende stoffen' in het water maar zijn overigens niet KRW-genormeerd.

In het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de voorbereidingen voor het stroomgebiedsbeheerplan 2022-2027. Er zal worden vastgehouden aan het huidige ambitieniveau. Wel zijn technische doelaanpassingen mogelijk, op basis van nieuwe kennis en inzichten.

2 Kaderrichtlijn Water: doelstellingen en proces

2.1 Introductie inhoud en proces Kaderrichtlijn Water

Schoon en gezond water is van levensbelang voor mensen, dieren en planten. Omdat de waterkwaliteit sterk te wensen overliet werd in het jaar 2000 de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht ((2000/60/EG). De KRW biedt het kader om de kwaliteit van het water in de lidstaten in een 'goede toestand' te brengen en te houden. De KRW integreerde een aantal oudere richtlijnen en bracht zo meer eenheid in regelgeving tot stand. De KRW is in de lidstaten van de EU geïmplementeerd in nationaal geldende wet- en regelgeving; in Nederland onder andere in de Waterwet en het Besluit Kwaliteitseisen en Monitoring Water. De operationalisering van de KRW is deels nationaal vormgegeven. Een voorbeeld is de typologie van oppervlaktewateren. De KRW onderscheidt vier hoofdtypen (meren, rivieren, overgangswateren en kustwateren) en op nationaal niveau zijn verdere onderverdelingen gemaakt.

Het Nederlandse waterbeleid en de Nederlandse waterregelgeving worden sterk bepaald door Europese regels. De KRW-kwaliteitsdoelen bevatten ook eisen die voortkomen die voortkomen uit andere richtlijnen, zoals de Drinkwaterrichtlijn, de Grondwaterrichtlijn en de Richtlijn Prioritaire Stoffen.

In de periode tussen 2000 en 2009 is de KRW geïmplementeerd met de voorbereiding van de eerste zogeheten stroomgebiedbeheerplannen (SGBP-en). In dat kader zijn (uniforme) methodieken ontwikkeld om, onder meer:

- grond- en oppervlaktewaterlichamen te definiëren (begrenzing, type, status);
- kwaliteitsdoelen vast te stellen;
- monitoringsprogramma's op te stellen;
- uitvoeringsmaatregelen vast te stellen.

Het voorgaande heeft in 2009 geresulteerd in de eerste beheerplannen, voor elk van de vier stroomgebieden in Nederland (Rijn, Maas, Schelde en Eem). Het water in de provincie Noord-Holland valt in z'n geheel onder het stroomgebied Rijn, dat op zijn beurt deel uitmaakt van het internationale stroomgebied Rijndelta. De eerste SGBP-en golden voor de periode 2010-2015, de huidige SGBP-en gelden voor de periode 2016-2021 en de volgende versie van de SGBP-en zullen de periode 2022-2027 bestrijken.

De KRW-uitvoering kent dus cycli van zes jaar, en daarbij wordt steeds opnieuw gekeken naar de doelen, de mate van doelbereik, het vereiste maatregelenpakket en de monitoring. Bij de doelen wordt onderscheid gemaakt tussen chemische doelen (voor zowel oppervlaktewater als grondwater) en ecologische doelen (alleen voor oppervlaktewater). Chemische doelen gelden generiek voor de hele Europese Unie terwijl ecologische doelen grotendeels per afzonderlijk waterlichaam worden bepaald, door de rijksoverheid voor de rijkswateren en door de provincies voor de regionale wateren (dit laatste op voorstel van de waterschappen).

De KRW-doelen voor grondwater betreffen niet alleen de kwaliteit van het water maar ook de kwantiteit. In hoofdstuk 3 wordt daar nader op ingegaan.

Doelen oppervlaktewateren

De waterlichamen vormen de basisrapportage-eenheden van de KRW; voor elk waterlichaam wordt door de waterbeheerder een *factsheet* opgesteld en bijgehouden. De factsheets zijn een belangrijk onderdeel van de informatievoorziening richting maatschappelijke organisaties en richting Europa. KRW-oppervlaktewaterlichamen zijn onderverdeeld in drie categorieën: natuurlijke, kunstmatige of sterk veranderde waterlichamen. Een oppervlaktewaterlichaam kan als kunstmatig of sterk veranderd worden aangewezen vanwege ingrepen in de hydromorfologie, die het bereiken van de zogeheten Goede Ecologische Toestand (GET) verhinderen. In Nederland zijn vrijwel alle waterlichamen kunstmatig of sterk veranderd.

De KRW heeft voor de natuurlijke waterlichamen als doel dat een goede toestand (zowel ecologisch als chemisch) moet worden gehaald (GET). Voor de kunstmatig of sterk veranderde oppervlaktewaterlichamen moet een goed ecologisch potentieel (GEP) en een goede chemische toestand worden bereikt. De KRW biedt uitzonderingsmogelijkheden waarbij het doel later (doelvertraging) of niet (minder streng doel) gehaald hoeft te worden. Alleen in het laatste geval is het GEP niet meer het doel.

Voor het behalen van een goede toestand of een goed ecologisch potentieel geldt het *one out all out* principe. Dit betekent dat een waterlichaam pas 'groen' kleurt (een goede kwaliteit heeft) als alle onderliggende parameters op groen staan. Dit impliceert dat de waterkwaliteit op onderdelen (sterk) kan verbeteren zonder dat dit zichtbaar wordt in meer groene waterlichamen.

Ook voor de chemische doelen geldt het one out all out principe. De eerder genoemde Richtlijn Prioritaire Stoffen, op basis waarvan de chemische KRW-doelen mede worden bepaald, wordt regelmatig geactualiseerd. In 2013 zijn er nieuwe stoffen¹ en nieuwe normen geïntroduceerd voor het bepalen van de chemische toestand. De lidstaten moeten voor 22 december 2018 voor die stoffen een aanvullend monitoringprogramma en een voorlopig maatregelenprogramma vaststellen en voorleggen aan de EU.

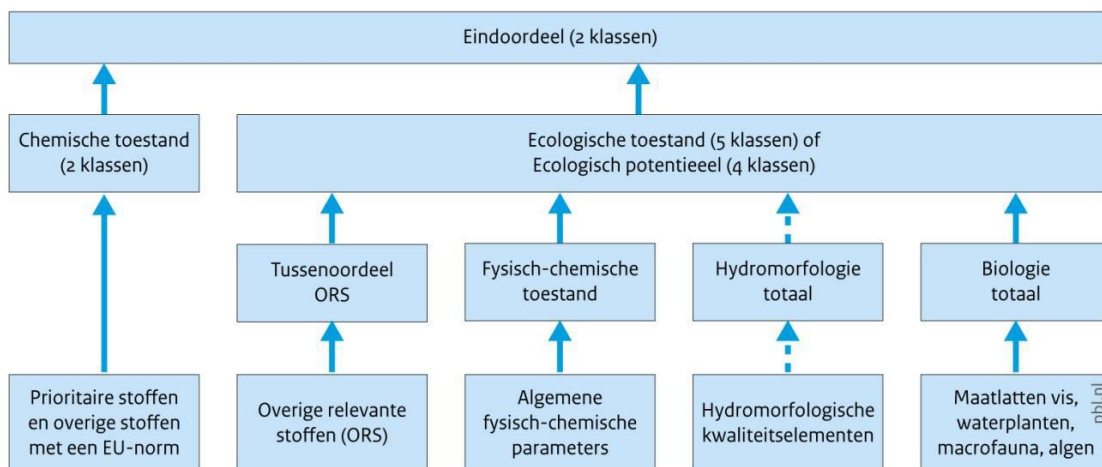
De systematiek voor de toestandsbeoordeling van oppervlaktewaterlichamen is schematisch weergegeven in onderstaande figuur, die is ontleend aan het *Ontwerp-werkprogramma KRW SGBP 2022-2027* van het Rijk (2018). Voor het bepalen van de ecologische toestand is 'de biologie' (vier indicatoren: vis, waterplanten, macrofauna en algen) leidend. Maar ook als deze biologie op orde is kan het eindoordeel negatief zijn, namelijk als enkele 'ondersteunende parameters' (vaak randvoorwaardelijk voor een goede biologie) niet op orde zijn. Deze ondersteunende parameters bestaan uit:

- 1) de overige relevante stoffen (zoals zware metalen, gewasbeschermingsmiddelen)
- 2) de fysisch-chemische parameters (zoals het zoutgehalte, doorzicht van het water en het nutriëntengehalte)
- 3) en voor natuurlijke wateren de hydromorfologie (bijvoorbeeld de vorm van de oever).

Het komt – logischerwijze – overigens erg weinig voor dat de ondersteunende parameters (deels) negatief zijn en de biologie positief.

¹ De procedure voor het opnemen van stoffen op deze lijst staat in artikel 8 ter van de richtlijn 2013/39/EU (wijziging van de Richtlijn Prioritaire Stoffen). Deze procedure houdt in: opname van de stof op de zgn. Aandachtstoffenlijst. Deze stoffen worden dan gedurende minstens 12 maanden gemonitord. Op basis hiervan kan bepaald worden of deze stoffen een significant risico voor of via het aquatisch milieu kunnen betekenen. Het (toenemende) probleem is echter de toename van het aantal nieuwe opkomende stoffen en hun mogelijke risico voor de volksgezondheid en de waterkwaliteit. Het is daarom beter om bij de toelating van nieuwe middelen strengere eisen te stellen.

Beoordeling waterlichamen volgens Kaderrichtlijn Water-systematiek



► Niet operationeel in 2009

Doelen grondwater

Ook het grondwater is ingedeeld in KRW-waterlichamen. Deze zijn qua oppervlakte veel groter dan de oppervlaktewaterlichamen, en zijn provinciegrensoverschrijdend. Voor grondwater gelden zoals gezegd alleen chemische (kwaliteits)doelen, dus geen ecologische doelen, en tevens kwantiteitsdoelen. Ook voor grondwaterlichamen worden factsheets opgesteld.

De chemische doelen voor grondwater worden uitgedrukt in EU-normen en drempelwaarden. De EU-normen gelden voor nitraat en bestrijdingsmiddelen en zijn overal hetzelfde. Drempelwaarden zijn afhankelijk van natuurlijke omstandigheden en verschillen lokaal. Voor het grondwater in Noord-Holland gelden de volgende normen en drempelwaarden:

Stof	Zoet grondwater	Zout grondwater
	EU-normen	
Nitraat	50 mg/l	50 mg/l
Bestrijdingsmiddelen	0,1 µg/l (per middel) 0,5 µg/l (som alle middelen)	0,1 µg/l (per middel) 0,5 µg/l (som alle middelen)
	Nationale drempelwaarden	
Chloride	160 mg/l	
Arseen	13,2 µg/l	18,7 µg/l
Cadmium	0,35 µg/l	0,35 µg/l
Nikkel	20 µg/l	20 µg/l
Lood	7,4 µg/l	7,4 µg/l
Fosfaat (P-tot)	2,0 mg/l	6,9 mg/l

Een grondwaterlichaam verkeert in een goede toestand als het percentage meetpunten met norm- of drempelwaardeoverschrijding niet hoger is dan 20%.

Zie verder hoofdstuk 3, waarin ook op de kwantiteitsaspecten wordt ingegaan.

Beschermde gebieden

Op grond van de KRW zijn zogeheten beschermde gebieden aangewezen. In deze gebieden gelden aanvullende kwaliteitseisen. Waterbeheerders hebben de opgave om deze beschermde gebieden in te passen in hun waterbeheer- en stroomgebiedbeheerplannen. De beschermde gebieden zijn vastgelegd in het nationaal register beschermde gebieden. Alleen beschermde gebieden op grond van communautaire regelgeving zijn opgenomen in het register. Het betreft de Natura2000 gebieden (Vogel- en habitatrichtlijn gebieden), zwemwaterlocaties, en waterlichamen waaruit onttrekking voor menselijke consumptie plaatsvindt.

2.2 Verantwoordelijkheden in het KRW-proces op hoofdlijnen

Bij het uitvoeren van de KRW werken Rijk, provincies en waterschappen samen. Op hoofdlijnen is de verantwoordelijkheidsverdeling als volgt. Het Rijk is 'systeemverantwoordelijk' (o.a. wetgeving, zoals Waterwet en mestwetgeving) en draagt de verantwoordelijkheid voor de rijkswateren (doelen, maatregelen, monitoring). Provincies zijn verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om de kwaliteit en kwantiteit van het grondwater te verbeteren en voor de monitoring. Voor de regionale oppervlaktewateren zijn zij kaderstellend, met name waar het de ecologische doelen betreft. De waterschappen doen hiertoe voorstellen aan de provincies. Ook zijn provincies betrokken bij het nemen van maatregelen in oppervlaktewateren, bijvoorbeeld in het kader van hun natuurbeleid (NNN, Natura2000) en – in Noord-Holland – bij het aanleggen van ecologische oevers en vispassages in eigen vaarwegen (zie verder hoofdstuk 5). Waterschappen zijn als waterkwaliteitsbeheerder bij uitstek de partij om voor het oppervlaktewater verbetermaatregelen te treffen. Tevens monitoren zij de ontwikkeling van de kwaliteit van dit water.

Juridische aspecten

De Europese Commissie kan een inbreukprocedure starten tegen Nederland als de verplichtingen van de KRW niet zijn opgevolgd. Het Hof van Justitie kan Nederland dan veroordelen tot een boete. Het Hof kan geen boetes opleggen aan decentrale overheden zoals provincies. In het Europese recht is het altijd de lidstaat die veroordeeld wordt voor niet-nakoming van de Europese verplichtingen. Het Rijk zou de opgelegde boete wel kunnen verhalen op een decentrale overheid, als de boete het gevolg is van verzuim van die lagere overheid. Dit is geregeld in artikel 7 van de Wet Naleving Europese regelgeving publieke entiteiten (Wet Nerpe), die overigens ook een aanwijsbevoegdheid bevat. Tot op heden heeft het Rijk echter nog geen toepassing gegeven aan deze mogelijkheid. Het Hof van Justitie heeft nog geen procedures behandeld waarin het behalen van de KRW-doelen wordt geïnterpreteerd. Er is dus nog geen interpretatie van de 'juiste' wijze waarop met doelen omgegaan dient te worden.

Regionale samenwerking in Rijn-West

Het Nederlandse deel van het stroomgebied Rijndelta, oftewel het stroomgebied Rijn, is in drie delen opgesplitst: Rijn-Noord, Rijn-Oost en Rijn-West. De bestuurlijke samenwerking en afstemming rond de KRW vindt plaats op basis van deze indeling: in elk van de drie gebieden gebied werken de overheden samen in een Regionaal Bestuurlijk Overleg (RBO). De provincie Noord-Holland ligt geheel in Rijn-West, waarin wordt samengewerkt met het Rijk, de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland, acht inliggende waterschappen en een aantal gemeenten. De samenwerking en afstemming behelst onder meer de aanpak van nutriënten in het water, het bevorderen van vismigratie en het maken van afspraken over het uitvoeren van watersysteemanalyses voor alle oppervlaktewaterlichamen. De watersysteemanalyse is een instrument voor het kunnen herijken van kwaliteitsdoelen en maatregelen (zie verder hoofdstuk 7).

Het RBO Rijn-West is voor Noord-Holland het regionale bestuurlijke overleg over de KRW. De bestuurlijke besluitvorming in de landelijke kolom vindt plaats in de Stuurgroep Water. Hierin hebben de verschillende (deel)stroomgebieden een zetel maar ook de landelijke koepels, zoals het IPO en de VEWIN. De Stuurgroep Water wordt voorgezeten door de minister van IenW.

3 Grondwater

3.1 Doelstellingen

De KRW verplicht de EU-lidstaten het grondwater in te delen in grondwaterlichamen. Van deze samenhangende eenheden moet de toestand worden beoordeeld en moeten maatregelen worden genomen om een goede toestand te bereiken en te behouden. Daarbij moet zowel naar kwalitatieve als kwantitatieve aspecten worden gekeken. Verontreiniging en uitputting van grondwaterlichamen dient te worden voorkómen. In Nederland zijn 23 grondwaterlichamen begrepsd. Ze zijn vrijwel allemaal provinciegrensoverschrijdend. Noord-Holland maakt deel uit van vier grondwaterlichamen: Duin Rijn-West, Zand Rijn-west, Deklaag Rijn-West en Zout Rijn-West.

De algemene beoordeling van de toestand van het grondwater wordt uitgevoerd aan de hand van drie testen: de chemische kwaliteitstest, de waterbalanstest en de zoutintrusietest. In aanvulling op deze algemene beoordeling van de grondwaterlichamen vraagt de KRW specifiek aandacht voor (beschermde) gebieden die van grondwater afhankelijk zijn: winningen voor menselijke consumptie, oppervlaktewaterlichamen en Natura 2000-gebieden. In deze gebieden moet het grondwater ook voldoen aan de specifieke eisen die voor deze gebieden gelden. Ook hiervoor zijn testen ontwikkeld.

3.2 Verantwoordelijkheden

Bij het grondwaterbeheer hebben verschillende overheden een rol. De waterschappen zijn verantwoordelijk voor een deel van de vergunningverlening, namelijk de agrarische en de kleinere industriële onttrekkingen. Daarnaast sturen de waterschappen het grondwaterpeil in polders door het beheer van slootpeilen. Gemeenten hebben een zorgplicht voor grondwater in stedelijk gebied. De provincie is verantwoordelijk voor vergunningverlening voor drinkwatervoorziening, grote industriële onttrekkingen en warmte-koude-opslag. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor het beschermen van drinkwaterwinningen via de Provinciale Milieuverordening. De grotere gemeenten en de provincie zijn samen verantwoordelijk voor de aanpak van grondwaterverontreinigingen. Naast deze lokale en regionale overheden heeft het Rijk ook een belangrijke rol. Zo is bijvoorbeeld de mest- en bestrijdingsmiddelenwetgeving van invloed op de grondwaterkwaliteit.

3.3 Testen, oordelen en stand van zaken uitvoering maatregelen

De maatregelen die worden uitgevoerd hangen samen met de hiervoor genoemde algemene en specifieke doelstellingen. De testen, oordelen en stand van zaken rond de uitvoering van maatregelen worden in de volgende paragrafen per onderdeel geschetst.

Chemische kwaliteit

De chemische doelen voor grondwater worden uitgedrukt in communautaire (dus EU-)normen² en Nederlandse drempelwaarden³. De communautaire normen gelden voor nitraat en bestrijdingsmiddelen en zijn overal hetzelfde. Drempelwaarden verschillen lokaal (afhankelijk van natuurlijke omstandigheden) en gelden voor chloride, nikkel, arseen, cadmium, lood en fosfaat. Een grondwaterlichaam verkeert in een goede toestand als het percentage meetpunten met norm- of drempelwaardeoverschrijding niet hoger is dan 20%. Van de vier grondwaterlichamen die ook Noord-Holland bestrijken was alleen het grondwaterlichaam Duin Rijn-West in een slechte toestand bij de laatste officiële beoordeling in 2012. In 28% van de KRW-metpunten werd namelijk de drempelwaarde voor fosfaat overschreden.

² Grondwaterrichtlijn (GWR, richtlijn 2006/118/EC)

³ Besluit Kwaliteitseisen en monitoring water 2009

In 2016 zijn alle KRW-grondwatermeetpunten opnieuw bemeten door de provincies. De resultaten van deze zogenaamde KRW-tussenronde⁴ wezen uit dat het grondwater in Noord-Holland over het algemeen een goede kwaliteit heeft. Menselijke invloed is wel op veel locaties waarneembaar. Overschrijdingen van de norm, drempelwaarde of signaleringswaarde⁵ worden echter maar in beperkte mate waargenomen, en leiden niet tot nieuwe risico's voor drinkwaterwinningen of andere kwetsbare gebieden. De meeste overschrijdingen worden waargenomen voor fosfaat, bestrijdingsmiddelen en enkele industriële stoffen. Het aantreffen van gewasbeschermingsmiddelen en nieuwe/opkomende stoffen was aanleiding voor het IPO om aandacht te vragen bij het Rijk voor de toelating van deze stoffen. Aanvullend onderzoek voor fosfaat wees uit dat het percentage punten met drempelwaardeoverschrijding in het Noord-Hollandse deel van grondwaterlichaam Duin Rijn-West 12% bedroeg. Het Noord-Hollandse deel van dit grondwaterlichaam is daarmee in een goede toestand.

Om de goede chemische toestand van het grondwater te behouden moet het ontstaan en het verspreiden van verontreiniging worden voorkómen. In 2015 waren er 75 locaties met verspreidingsrisico. Intussen zijn hiervan 18 locaties gerealiseerd (d.w.z. de verontreinigingen zijn gesaneerd of de risico's zijn beheersbaar gemaakt), 35 in uitvoering en 22 in voorbereiding.

Voortgang maatregelen

- Fosfaatonderzoek grondwaterlichaam Duin Rijn-West (NH-M-Fosfaat-1): Onderzoek naar de oorzaken van overschrijding van de drempelwaarden. **Gereed.**
- Sanering bodemverontreinigingen (NH-PB-1): Aanpak van ca. 75 speedlocaties met verspreidingsrisico. **In uitvoering.**

Waterbalans en zoutintrusie

Via de waterbalans- en intrusietest wordt beoordeeld of er voldoende water beschikbaar is en blijft voor natuur, drinkwater, landbouw en andere gebruiksvormen. Er mag geen uitputting of verzilting van het grondwater plaatsvinden. In Noord-Holland is de grondwateraanvulling voldoende om de huidige onttrekkingen te compenseren en verzilting te voorkómen. Via vergunningverlening voor grondwateronttrekking wordt ervoor gezorgd dat dit toetsoordeel positief blijft. Wanneer een onttrekking onacceptabele gevolgen heeft wordt er geen vergunning verleend of worden maatregelen voorgeschreven.

Voortgang maatregelen

- Vergunningverlening grondwateronttrekking (NH-verg-1): Voorkómen van uitputting en verzilting van het grondwater door overmatige onttrekking. **In uitvoering.**

Winning voor menselijke consumptie

Lidstaten dienen winningen voor menselijke consumptie te beschermen teneinde het niveau van zuivering dat voor de productie van drinkwater is vereist op termijn te verlagen (Art. 7.3 KRW). Via de test voor grondwater voor menselijke consumptie wordt beoordeeld of de zuiveringsinspanning is toegenomen. Belangrijke maatregelen die worden getroffen om een toename van de zuiveringsinspanning te voorkómen zijn het saneren en beheersen van grondwaterverontreinigingen in het Gooi (Grondwaterbeheer het Gooi) en een gebiedsschouw bij alle winningen om risico's aan maaiveld tijdig te signaleren.

Voortgang maatregelen

- Uitvoeren gebiedsschouwen (NH-DW-1): Inventariseren van risicovolle activiteiten rond pompstations in de duinen en in het Gooi en handhaving Provinciale Milieuverordening. **In uitvoering.**
- Monitoring (NH-DW-2): Meten van de kwaliteit van het grondwater in grondwaterbeschermingsgebieden zodat verontreinigingen tijdig worden

⁴ Rapport 'Grondwaterkwaliteit Nederland 2015-2016'. Dit rapport is, tezamen met de notitie 'KRW tussenronde Noord-Holland 2016', in mei 2017 in GS behandeld en aan PS toegezonden (952036/952066).

⁵ Een waarde die niet 'hard' is, en indicatief wordt gebruikt voor stoffen waarvoor geen EU-norm of drempelwaarde bestaat.

gesignaleerd (early warning) en maatregelen kunnen worden genomen. **In voorbereiding.**

- Grondwaterbeheer het Gooi (NH-DW-GBG1): Monitoring van verspreiding van historische verontreinigingen en sanering wanneer nodig. **In uitvoering.**
- Voortzetten interceptie Laren (NH-DW-Laren3): Afvangen en zuiveren van grondwater met een verontreiniging van trichlooretheen. **In uitvoering.**
- Grondwaterbeschermingsgebied Loosdrecht inrichten (NH-DW-Loosdrecht3): Herberekening van de grenzen van het te beschermen gebied. **In voorbereiding.**

Grondwaterafhankelijke oppervlaktewateren

Veel oppervlaktewaterlichamen zijn afhankelijk van de toestroom van voldoende grondwater met een goede kwaliteit. Met de test 'grondwaterafhankelijke oppervlaktewateren' wordt beoordeeld of oppervlaktewateren in een slechte toestand zijn door onvoldoende toevoer van grondwater of door toestroom van verontreinigd grondwater. Uit de gezamenlijk met waterschappen uitgevoerde analyse is gebleken dat er nergens sprake is van onvoldoende toevoer van grondwater door grondwateronttrekking. Ook bleek er nergens sprake van een significante (meer dan 50%⁶) belasting van het oppervlaktewater met verontreinigd grondwater.

Natuur

In Noord-Holland is de natuur vrijwel overal afhankelijk van goede watercondities. Karakteristieke voorbeelden zijn de duinen met natte valleien, de veenweidegebieden met vogels als roerdomp en grutto, en het Vechtplassengebied en het Naardermeer met kranswieren en fonteinkruiden. Een goede grondwaterstand, voldoende toevoer van water en een goede kwaliteit van het water zijn belangrijk in deze gebieden. In artikel 4.1 KRW is voorgeschreven dat lidstaten moeten voldoen aan de specifieke eisen die gelden voor de Natura 2000-gebieden, het Europees netwerk van belangrijke natuurgebieden. Voor deze gebieden is het doel dat de kwaliteit van habitats (leefgebieden van soorten) tot 2021 niet achteruit gaat en dat daarna verbetering plaatsvindt van omvang en kwaliteit van habitats. De benodigde maatregelen zijn of worden ook opgenomen in de Natura 2000-beheerplannen. Omdat nog niet overal duidelijk is hoe verbetering van leefmilieus het beste kan worden bereikt gaat het hier voor een deel om onderzoek.

Maatregelen

- Herstel zilte natuur lage land van Texel (NH-nat-Textel1): Aan de zuidzijde van Texel, tegen de Waddenzeedijk, bevinden zich zoutminnende vegetaties. Deze zijn achteruit gegaan door ontwatering en doorspoelen. Voor het herstel van deze vegetaties wordt een plan gemaakt. **In uitvoering.**
- Herstel duinvalleien Texel (NH-nat-Textel2): Duinvalleien zijn dichtgegroeid en er zijn plaatselijk voedselrijke bodems aanwezig door landbouwkundig gebruik in het verleden. Door de vegetatie te verwijderen en bodems te plaggen zal de infiltratie toenemen en kunnen vochtige en natte duinvalleien worden hersteld. **In uitvoering.**
- Herstel duinvalleien duinen Den Helder – Callantsoog (NH-nat-HelCal1): Duinvalleien zijn dichtgegroeid en er zijn plaatselijk voedselrijke bodems aanwezig door landbouwkundig gebruik in het verleden. Door de vegetatie te verwijderen en bodems te plaggen zal de infiltratie toenemen en kunnen vochtige en natte duinvalleien worden hersteld. **In uitvoering.**
- Ontwikkeling vochtige duinvallei Botgat (NH-nat-HelCal2): In de duinvallei, die voorheen landbouwkundig werd gebruikt, wordt de drainage verwijderd. Hierdoor kan het oorspronkelijke vochtige milieu zich herstellen. **Gereed.**
- Herstel blauw graslanden Kooibosch (NH-nat-HelCal3): Ten noordoosten van Callantsoog ligt het natuurgebied Kooibosch. In dit gebied zijn blauwgraslanden achteruitgegaan door ontwatering en eutrofiëring. Onderzocht wordt hoe herstel kan plaatsvinden. **In uitvoering.**

⁶ Guidance on groundwater status and trend assessment. Common implementation strategy for the water framework directive. Guidance document no. 18. European Communities, 2009, en Protocol voor toestand- en trendbeoordeling van grondwaterlichamen KRW. Landelijke Werkgroep Grondwater, 2013.

- Herstel duinvalleien Zwanenwater en Pettemerduinen (NH-nat-ZwPet1): Duinvalleien zijn dichtgegroeid en er zijn plaatselijk voedselrijke bodems aanwezig door landbouwkundig gebruik in het verleden. Door de vegetatie te verwijderen en bodems te plaggen zal de infiltratie toenemen en kunnen vochtige en natte duinvalleien worden hersteld. **In voorbereiding.**
- Bufferzone Uitlandsche Polder (NH-natZwPet2): Aan de noordzijde van het Zwanenwater wordt nieuwe natuur ontwikkeld. Het waterpeil wordt verhoogd en er wordt minder water uit het Zwanenwater weggezogen. **In uitvoering.**
- Verbetering waterkwaliteit de Putten (NH-nat-AbtPut1): Achter de Hondsbossche Zeewering bevindt zich het natuurgebied de Putten. Door de wateren in dit gebied te baggeren neemt de kwel vanuit de Noordzee toe en worden brakke milieus hersteld. **Gereed.**
- Omvormen naaldbos Schoorlse duinen (NH-nat-Schoor1): Een aanzienlijk deel van de Schoorlse duinen is begroeid met naaldbos. Deze vegetatie is onnatuurlijk en de infiltratie onder naaldbos is veel geringer dan onder natuurlijk bos of open duin. Door de vegetatie om te vormen of te verwijderen kunnen oorspronkelijke vochtige duinmilieus zich herstellen. **In uitvoering.**
- Herstel duinvalleien Noord-Hollands Duinreservaat (NH-nat-NHD1): Duinvalleien zijn dichtgegroeid en er zijn plaatselijk voedselrijke bodems aanwezig door landbouwkundig gebruik in het verleden. Door de vegetatie te verwijderen en bodems te plaggen zal de infiltratie toenemen en kunnen vochtige en natte duinvalleien worden hersteld. **In uitvoering.**
- Verbetering blauwgraslanden Noord-Hollands Duinreservaat (NH-nat-NHD2): De kwaliteit van blauwgraslanden kan achteruit gaan door verdroging en stikstofdepositie. Door grondwaterstanden te verhogen en nutriënten af te voeren wordt dit voorkomen en kan op termijn verbetering worden bereikt. **In uitvoering.**
- Onderzoek bedrijfsvoering Amsterdamse Waterleidingduinen (NH-nat-ZK11): Onderzoek naar aanpassing van de bedrijfsvoering en het zuiveringsproces in samenhang met herstel van de hydrologie van duinvalleien. **Gereed.**
- Herstel duinvalleien Kennemerland-Zuid (NH-nat-ZK12): Duinvalleien zijn dichtgegroeid en er zijn plaatselijk voedselrijke bodems aanwezig door landbouwkundig gebruik in het verleden. Door de vegetatie te verwijderen en bodems te plaggen zal de infiltratie toenemen en kunnen vochtige en natte duinvalleien worden hersteld. **In uitvoering.**
- Verbetering ecotopen goudplevier en grutto in de Zeevang (NH-nat-Zeevang1): Het aantal grutto's en goudplevieren in de Zeevang is achteruitgegaan. Onderzocht zal worden of er een samenhang is met grondwaterstanden en drooglegging. **Gereed.**
- GGOR Eilandspolder-Oost (NH-nat-Eilandspolder1): Voor het oostelijk deel van de Eilandspolder zal onderzoek worden gedaan naar het gewenste grond- en oppervlaktewater regime, GGOR. Dit gebeurt o.a. ten behoeve van het instand houden van veenmosrietlanden. **Gereed.**
- Herstel veenmosrietlanden Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (NH-nat-WJveld1): Onderzoek naar verbetering van de kwaliteit van veenmosrietlanden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar waterconservering (isolatie) en verbetering van de waterkwaliteit. **In voorbereiding.**
- Ontwikkeling roerdomp- en kemphaan ecotopen Wormer- en Jisperveld (NH-nat-WJveld2): In het Wormer- en Jisperveld wordt een aantal plas-dras percelen aangelegd, die geschikt zijn voor roerdomp en kemphaan. **In voorbereiding.**
- Verbrakking Westzaan (NH-nat-Westzaan1): Na afsluiting van de Zuiderzee zijn brakke ecosystemen in grote delen van Noord-Holland verdwenen. In Westzaan bevinden zich nog relictten die worden behouden en uitgebreid door aanvoer van brak water uit het Noordzee Kanaal. **In voorbereiding.**
- Ontwikkeling veenmosrietlanden Westzaan (NH-nat-Westzaan2): De kwaliteit van veenmosrietlanden wordt verbeterd door hydrologische isolatie en verbetering van de waterkwaliteit. **Gereed.**
- Verbetering veenmosrietlanden Ilperveld en omgeving (NH-nat-IVOT1): Door isolatie en verbetering van de waterkwaliteit wordt de kwaliteit van veenmosrietlanden in Ilperveld, Varkensland en Oostzanerveld verbeterd. **In uitvoering.**

- Ontwikkeling kemphaan en watersnip biotoop Ilperveld en omgeving (NH-nat-IVOT2): Door verhoging van het waterpeil ontstaan plas-dras percelen in Ilperveld, Varkensland en Oostzanerveld die geschikt zijn voor kemphaan en watersnip. **In uitvoering.**
- Bufferzone Naardermeer (NH-nat-Naardermeer1): Rond het Naardermeer wordt een bufferzone aangelegd met een hoger waterpeil. Door deze bufferzone wordt er minder water uit het Naardermeer weggezogen en hoeft er minder gebiedsvreemd water te worden ingelaten. **In uitvoering.**
- Ontwikkeling kwelmilieus oostflank van Naardermeer (NH-nat-Naardermeer2): Onderzoek naar de mogelijkheden om kwel aan de oostzijde van het Naardermeer beter te benutten. **In uitvoering.**
- Herstel kwelstroom Oostelijke Vechtplassen (NH-nat-OVP1): Aan de rand van het Gooi bevinden zich bijzondere kwelvegetaties die achteruit dreigen te gaan door verlanding en door het dichtslibben van wateren. Door wateren te baggeren en dichtgroei tegen te gaan kan de kwelstroom worden hersteld en kunnen de verschillende successiestadia van vegetaties in stand worden gehouden. **In uitvoering.**
- Vasthouden en benutten kwelwater/polderdoorstroom (NH-nat-OVP2): Water dat opkwelt in het Vechtplassengebied wordt beter vastgehouden en benut. De invloed van gebiedsvreemd water dat wordt ingelaten wordt hierdoor verminderd. **In uitvoering.**
- Optimalisatie waterbeheer Horstermeerpolder (NH-nat-OVP3): Het waterbeheer in het zuiden van de Horstermeerpolder is sterk versnipperd. Om de situatie te verbeteren wordt het aantal peilvakken beperkt en wordt er onderzoek gedaan naar de gewenste toekomstige situatie. **In uitvoering.**
- Onderzoek effecten en alternatieven pompstation Loosdrecht (NH-nat-OVP4): Het pompstation Loosdrecht bevindt zich op de overgang van het Gooi en het Vechtplassengebied. Onderzocht wordt wat het effect is van waterwinning op natuurwaarden en bekeken wordt of er een alternatief is. **Gereed.**

3.4 Verwachting en aandachtspunten

Over het algemeen kan worden geconcludeerd dat het grondwater in Noord-Holland in een goede toestand is. Om deze goede toestand te behouden zijn er wel maatregelen nodig. Zo moeten historische verontreinigingen worden gesaneerd of beheerst en zijn er maatregelen nodig om de kwaliteit van grondwaterafhankelijke natuur te behouden en te verbeteren. Ook het beschermen van de drinkwaterwinningen vergt continue aandacht. Mede gezien de voortgang van het KRW-maatregelenprogramma wordt echter verwacht dat de grondwatertoetsen die voor de beoordeling van 2021 worden uitgevoerd een positief resultaat zullen opleveren.

4 Oppervlaktewater

4.1 Doelstellingen

De KRW verplicht de EU-lidstaten het oppervlaktewater in te delen in oppervlaktewaterlichamen. Van deze waterlichamen moet de toestand worden beoordeeld, zowel de chemische als de ecologische, en moeten maatregelen worden genomen om een goede toestand te bereiken en te behouden.

In Noord-Holland bevinden zich in totaal 83 regionale waterlichamen⁷, waarvan 51 in het beheergebied van HHNK, 21 in het AGV-gebied en 11 in Rijnland. Zij bestrijken ca. 53% van de totale oppervlakte regionaal oppervlaktewater in de provincie. Het oppervlaktewater is dus deels niet begrensd als KRW-waterlichaam; zie voor toelichting paragraaf 5.5.

Voor verdere informatie over doelaflading en toestandsbeoordeling van oppervlaktewaterlichamen wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

4.2 Verantwoordelijkheden

Schoon water is een belang en verantwoordelijkheid van meerdere overheden en maatschappelijke partijen. Het Rijk is verantwoordelijk voor het beheer van de rijkswateren en het landelijk beleid voor onder meer meststoffen, chemische stoffen en gewasbeschermingsmiddelen. De waterschappen beheren de regionale wateren, monitort daarvan de kwaliteit en zuivert afvalwater. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het rioleringsbeheer. De provincie stelt regionale ecologische kwaliteitsdoelen vast, beheert zelf een aantal wateren en heeft met zijn beleid (m.n. landbouw- en natuurbeleid) invloed op de waterkwaliteit. En de gebruikers van water zoals de industrie, landbouw en scheepvaart zoeken naar manieren om emissies te verminderen, bijvoorbeeld via het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer van de LTO.

4.3 Stand van zaken uitvoering maatregelen

De waterschappen zijn de beheerders van de regionale wateren. In het kader van de KRW treffen met name deze overheden specifiek op hun waterlichamen gerichte maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren. Soms worden de maatregelen door andere partijen genomen. De in een stroomgebiedsplanperiode te treffen maatregelen worden in het plan en in de factsheets⁸ van de KRW-waterlichamen opgenomen. Jaarlijks geven de waterschappen aan het Informatiehuis Water (IHW)⁹ door hoe het staat met de uitvoering van de geplande maatregelen. In onderstaande overzichten is (geaggregeerd) aangegeven wat de stand van zaken was per 31 december 2017 van de meest belangrijke maatregelen in de KRW-periode 2016 -2021 (dus niet uitputtend weergegeven).

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

- Vispasseerbaar maken kunstwerken: 24 stuks gepland waarvan 7 inmiddels uitgevoerd en 2 in uitvoering.
- Verbreden / natuurvriendelijke oevers aanleggen: 104 km gepland waarvan 26 km inmiddels uitgevoerd en 7 km in uitvoering.
- Uitvoeren actief vegetatie- en waterkwaliteitsbeheer: 6.958 km gepland waarvan inmiddels 3.583 km uitgevoerd en 3.375 km in uitvoering.

Waterschap Amstel Gooi en Vecht¹⁰

⁷ Rijkswateren die (deels) in Noord-Holland liggen, zoals het IJsselmeer, zijn in deze rapportage buiten beschouwing gelaten, net als in de Watervisie 2021 (2015). In het algemeen kan worden gesteld dat het doelbereik van rijkswater veelal gunstiger is dan in veel regionale waterlichamen. Dit komt onder andere omdat de waterkwaliteit in rijkswater in sterkere mate wordt bepaald door het relatief schone bovenstroomse water, met name door de Rijn, en minder door nationale bronnen.

⁸ Zie voor dit begrip ook paragraaf 2.1.

⁹ Het IHW is een samenwerkingsverband tussen het Rijk, de provincies en de waterschappen en opgericht in 2010. Samen met waterbeheerders werkt het aan uniforme, toegankelijke en bruikbare informatie over water.

¹⁰ AGV ligt deels in Noord-Holland en deels in Utrecht. De genoemde aantallen betreffen het hele beheergebied van AGV.

- Verwijderen verontreinigde bagger: 371.500 m³ gepland waarvan 209.000 m³ inmiddels uitgevoerd en 96.000 m³ ingetrokken.
- Verbreden / natuurvriendelijke oevers aanleggen: 21 km gepland waarvan 10 km inmiddels uitgevoerd.
- Uitvoeren actief vegetatie- en waterkwaliteitsbeheer: 352 km gepland waarvan inmiddels 27 km uitgevoerd en 325 km in uitvoering.

*Hoogheemraadschap van Rijnland*¹¹

- Verwijderen verontreinigde bagger: 2.378.500 m³ gepland waarvan 437.000 m³ inmiddels uitgevoerd en 1.933.000 m³ in uitvoering.
- Uitvoeren actief vegetatie- en waterkwaliteitsbeheer: 262 km gepland waarvan inmiddels 16 km in uitvoering.
- Uitvoeren actief visstands- of schelpdierstandsbeheer: 419 ha gepland waarvan 164 ha inmiddels ingetrokken.

4.4 Resultaten en effecten

KRW-waterlichamen zijn in een 'goede toestand' als alle onderliggende parameters op groen staan¹². Voor geen of vrijwel geen van KRW-waterlichamen is op dit moment een goede toestand bereikt, noch qua ecologie noch qua chemie. Zie de tabellen 1 en 2.

Tabel 1. Aantal KRW-oppervlaktewaterlichamen dat per 31-12-2016 voldoet aan de chemische KRW-normen. Bron: Informatiehuis Water

	Voldoet	Voldoet niet
HHNK	0	51
AGV	0	21
Rijnland	4	7
Totaal	4	79

Tabel 2. Aantal KRW-oppervlaktewaterlichamen dat per 31-12-2016 voldoet aan de ecologische KRW-normen. Bron: Informatiehuis Water

	Voldoet	Voldoet niet
HHNK	0	51
AGV	0	21
Rijnland	0	11
Totaal	0	83

Wel zijn er op diverse onderliggende parameters minder negatieve scores, zoals voor de biologische parameters macrofauna, fytoplankton (alg) en overige waterflora¹³. Zie tabel 3.

¹¹ Rijnland ligt deels in Noord-Holland en deels in Utrecht. De genoemde aantallen betreffen het hele beheergebied van Rijnland.

¹² Het zogeheten 'one out all out principe'. Zie ook de uitleg in paragraaf 2.1.

¹³ Er is nog een vierde biologische parameter, te weten vis. In het databestand van het Informatiehuis Water waren voor de toestand op 31-12-2016 nog niet alle visgegevens verwerkt. Daarom is in deze voortgangsrapportage deze parameter buiten beschouwing gebleven.

Tabel 3. Aantal KRW-oppeervlaktewaterlichamen dat per 31-12-2016 voldoet aan de KRW-normen voor 3 biologische parameters. Bron: Informatiehuis Water

	Macrofauna			Fytoplankton			Overige Waterflora	
	Voldoet	Voldoet niet		Voldoet	Voldoet niet		Voldoet	Voldoet niet
HHNK *)	9	18	HHNK	17	34	HHNK *)	6	20
AGV	10	11	AGV	8	13	AGV	2	19
Rijnland	1	10	Rijnland	5	6	Rijnland	3	8
Totaal	20	39	Totaal	30	53	Totaal	11	47

*) Voor HHNK zitten de gegevens voor de parameters macrofauna en overige waterflora nog niet voor alle waterlichamen in de bestanden van het Informatiehuis Water.

4.5 Verwachtingen

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) schreef in 2016¹⁴:

De kwaliteit van het oppervlaktewater in Nederland is sinds de jaren zeventig sterk verbeterd, maar in de laatste jaren stagneert de vooruitgang. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) constateert al enkele jaren dat, hoewel er verbetering is, de waterkwaliteit in veel wateren achterblijft bij de in de Kaderrichtlijn Water (KRW) gestelde einddoelen (Galen et al. 2012; PBL 2008; PBL 2014). Het overkoepelende doel in de KRW is dat in 2027 in alle KRW-wateren de waterkwaliteit 'goed' is. Uit de meest recente ex ante evaluatie van het PBL blijkt dat de voorgenomen inspanningen in de meeste wateren niet voldoende zijn om in 2027 alle KRW-doelen volledig te halen (Galen et al. 2015). Voor de beoordeling van de waterkwaliteit wordt er gekeken naar de chemische toestand (schoon) en ecologische toestand (gezond) van het water. De ecologische toestand wordt voor een groot deel bepaald door de biologische kwaliteit (het voorkomen van algen, waterplanten, macrofauna en vissen) van het water. Volgens modelberekeningen op basis van de huidige stroomgebiedbeheerplannen zal in 2027 de biologische kwaliteit in de meeste regionale wateren niet voldoen aan het gestelde einddoel van een 'goede' waterkwaliteit.

Inmiddels zijn we zo'n 1½ jaar verder, is een 'extra tandje' bijgezet (Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater, zie paragraaf 6.1) en is, naar aanleiding van de evaluatie van de mestwetgeving, het 6^e Actieprogramma Nitraatrichtlijn (zie paragraaf 6.2) opgesteld om het nutriëntenprobleem (te veel fosfaat en stikstof in het water) te verminderen. Daarnaast voeren de waterbeheerders in 2018 voor alle waterlichamen watersysteemanalyses uit (de regionale analyses). Op grond van de meest recente kennis van en inzichten in het watersysteem worden doelen en maatregelen herijkt (technische aanpassing doelen, zie paragraaf 7.3). De regionale analyses zullen vervolgens naar het nationaal niveau worden geaggregeerd, zodat zowel regionaal als nationaal conclusies kunnen worden getrokken over het doelbereik in 2027 en eventueel extra benodigde maatregelen. Bij de nationale analyse, waar het PBL bij betrokken is, zal ook worden gekeken naar het effect van de klimaatverandering op de waterkwaliteit.

Voor de chemie werkt men landelijk aan:

- Een strategische aanpak van opkomende stoffen in oppervlaktewater en grondwater, met inachtneming van de criteria voor drinkwaterbronnen. Deelresultaten hiervan zijn:
 - Een overzicht van aandachtvrage stoffengroepen met een jaarlijkse update;
 - Richtinggevend advies aan waterbeheerders voor het ontwikkelen van mogelijke maatregelen ten behoeve van de reductie van concentraties opkomende stoffen in oppervlaktewater en grondwater.
 - Een jaarlijks overzicht van kennisleemtes en nader te onderzoeken issues per onderzoekscyclus.
- Een meet- en informatiestrategie.

¹⁴ 'Effectiever beleid, meer waterkwaliteit' (PBL, oktober 2016)

Overigens is 2027 niet het absolute eindjaar van de KRW. Ook na 2027 zullen nog stroomgebiedsbeheerplannen worden opgesteld. Wel zullen in 2027 tenminste alle maatregelen genomen moeten zijn (zie ook hoofdstuk 7).

5 Inzet provincie Noord-Holland t.a.v. kwaliteit oppervlaktewater

Provincies stellen, in hun waterplannen, formeel de ecologische KRW-doelen vast voor de regionale oppervlaktewateren, op basis van voorstellen van de waterschappen (zie hoofdstuk 3). In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de provincie Noord-Holland verder nog doet en wat de stand van zaken hiervan is. Het primaire effect van de hier beschreven inzet is een verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit maar er is uiteraard een doorwerking naar de kwaliteit van het grondwater, omdat er geen harde scheiding is tussen beide watercompartimenten.

In dit hoofdstuk is een aantal teksten overgenomen uit het door gedeputeerde staten vastgestelde *Uitvoeringsprogramma Watervisie 2021/ Voortgangsverslag* (nr.1055515/1055517), dat in maart 2018 aan PS werd toegezonden.

5.1 Maatregelen provinciale wateren

In de in 2015 vastgestelde Watervisie 2021 heeft de provincie Noord-Holland als doel opgenomen dat de eigen wateren (dit zijn de provinciale vaarwegen) ecologisch goed functioneren, door aanleg, beheer en monitoring van vispassages, ecologische verbindingen en natuurvriendelijke oevers.

Vispassages

In de provinciale vaarwegen bevinden zich 10 sluizen. Van deze sluizen zijn er 8 vispasseerbaar gemaakt. De Wilhelminasluis wordt naar verwachting in 2019 aangepakt en de Westfriese Sluis bij Kolhorn in 2020 nadat de sluis is aangesloten op afstandsbesturing. In 2017 is met betrokken andere overheden gestart met een omvangrijk, meerjarig vismonitoringsproject rond het Noordzeekanaal dat informatie oplevert over resterende knelpunten rond vismigratie en de mogelijkheden tot verbetering. Het gaat daarbij zowel om trekvis (zoet-zout) als om standvis.

Natuurvriendelijke oevers

In 2017 is gestart met de aanleg van natuurvriendelijke oevers in het Schagerkogge kanaal en het Kanaal Omval – Kolhorn. In 2018 is de ‘Kansenkaart natuurvriendelijke oevers provinciale vaarwegen’ (nr. 972303/972306) aan Provinciale Staten aangeboden en zijn middelen beschikbaar gesteld, met name voor de oevers van de Amstel. In het kader van de uitvoering van ‘motie 110’ zal daarnaast een bedrag van € 500.000,- voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers in provinciale vaarwegen worden uitgetrokken. Dit zal nog in de begroting 2018 en begroting 2019 verwerkt worden. De verdere uitvoering van de kansenkaart zal vanaf 2019 afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen voor de aanleg en het beheer.

5.2 Zwemwateren

Zwemwateren zijn een van de in paragraaf 2.1 bedoelde ‘beschermde gebieden’ onder de KRW. Er zijn op deze wateren dus aanvullende kwaliteitseisen van toepassing, welke zijn omschreven in de Europese Zwemwaterrichtlijn (76/160/EEG). Naarmate een tweetal fecale bacteriën (de intestinale enterokokken en de E coli) minder in het zwemwater voorkomt, valt het water in een hogere kwaliteitsklasse (de Zwemwaterrichtlijn onderscheidt de klassen ‘slecht’, ‘aanvaardbaar’, ‘goed’ en ‘uitstekend’).

In de in 2015 vastgestelde Watervisie 2021 heeft de provincie Noord-Holland opgenomen dat gestreefd wordt naar verbetering van de waterkwaliteit van zwemwateren tot minimaal de kwaliteitsklasse ‘goed’. In 2016 heeft daarom een inventarisatie van de kwaliteitsproblemen en mogelijke oplossingen plaatsgevonden. Daarbij is niet overigens niet alleen gekeken naar de hiervoor bedoelde bacteriële problemen, maar tevens naar hardnekkige problemen met blauwalg. Blauwalgenoverlast wordt veroorzaakt door te hoog gehalte aan nutriënten in het water. In 2017 is op basis van de inventarisatie een subsidieregeling voor water- en locatiebeheerders opgesteld die in 2018 is opengesteld. Bij gebleken succes en voldoende

financiële middelen zal de openstelling een aantal jaren achtereen plaatvinden. In 2017 heeft de provincie ook een plan voor de verbetering van de waterkwaliteit van de zwemlocaties in recreatiegebied 't Twiske laten opstellen. Het bestuur van het recreatieschap en het hoogheemraadschap HHNK gaan met de uitkomsten aan de slag.

Overigens is het zo dat KRW-*bronmaatregelen* om de nutriëtniveaus in het oppervlaktewater structureel te verlagen, om zo de ecologische kwaliteit te verbeteren, tevens leiden tot vermindering van blauwalgenoverlast. Bronmaatregelen zijn evenwel niet altijd mogelijk of kosteneffectief. Daarom wordt specifiek voor zwemwater ook vaak gekozen voor effectgerichte maatregelen, zoals menging van water.

5.3 POP3 water / programma Bodem en Water

Platteland Ontwikkelingsprogramma, POP3

In het POP3 is in 2017 € 5,78 miljoen beschikbaar gesteld voor water en €4,64 miljoen voor blauwe diensten. In 2016 is landelijk is tussen Rijk, provincies, LTO en waterschappen, overeengekomen om € 100 miljoen EU geld extra beschikbaar te stellen voor Europese opgaven voor de water (klimaat, KRW). Het Noord-Hollandse aandeel hierin is € 7,62 mln. Daarbij is afgesproken dat provincies en waterschappen hetzelfde bedrag beschikbaar stellen. In 2016 heeft in Noord-Holland de openstelling plaatsgevonden van de Europese POP3-regeling niet-productieve investeringen water. Deze regeling was gericht op verbetering van waterkwaliteit én -kwantiteit in relatie tot de landbouw. Er werden in 2017 in totaal zeven grote projecten gehonoreerd voor een bedrag van bijna € 28,5 miljoen. Het betrof verbetering van gemalen en watersystemen en de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

Programma Bodem en Water Noord-Holland

De landelijke afspraken over de extra middelen voor water heeft Noord-Holland uitgewerkt in een bestuursovereenkomst met de waterschappen. Op basis van deze overeenkomst worden deze middelen door de waterschappen geïnvesteerd in het 'programma Bodem en Water Noord-Holland'. Dit is een gezamenlijk programma van de waterschappen, de landbouwsector en de provincie, gericht op vermindering van de nutriënten- en bestrijdingsmiddelenemissies door de agrarische sector, verbetering van de bodemstructuur en vergroting van de zelfvoorzienendheid van zoetwater. Het is gericht op kennis, innovatie en investeringen op bedrijfsniveau.

In 2017 is, met de vaststelling door GS van een kennisstimuleringsregeling (nr. 881247/992351), een start gemaakt met de uitvoering van het programma Bodem en Water. In mei 2018 is als vervolg daarop een subsidieregeling van de waterschappen van kracht geworden voor het uitvoeren van concrete maatregelen op de agrarische bedrijven.

5.4 Landelijk Milieuoverleg Bloembollen

Het Landelijk Milieuoverleg Bloembollen (LMB) wordt getrokken door de provincie Noord-Holland. In het LMB werken de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Drenthe, de waterschappen Zuiderzeeland, Vechtstromen, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Hoogheemraadschap van Rijnland, en het Milieuplatform Bloembollen van de *Koninklijke Algemeene Vereeniging voor Bloembollencultuur* (KAVB) samen aan het verbeteren van de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater. De ambitie is om te komen tot een zo veel mogelijk emissieloze teelt, zowel voor nutriënten als voor bestrijdingsmiddelen. Het LMB stelt een keer per drie jaar een rapportage op van de ontwikkeling van de milieukwaliteit in de belangrijkste bollenteeltgebieden. Daarin adviseert zij over de mogelijke oorzaken van veranderingen van de milieukwaliteit en praktijkmaatregelen om te komen tot verbetering. In 2017 is een versnellingsprogramma opgesteld, waarmee gepoogd zal worden de ambitie van een emissieloze teelt te realiseren. De maatregelen uit het programma worden geadresseerd bij de individuele partijen in het LMB. Enkele voorbeelden van maatregelen zijn:

- Nutriëntenzuivering via omhulde drainage en ijzerzandfilters
- 'Schoon erf schone sloot', gericht op het voorkómen van erfemissies

Het LMB bewaakt de voortgang van het programma en rapporteert hierover aan het RBO Rijn-West.

5.5 Doelen ‘overige wateren’ (niet-KRW-waterlichamen)

De KRW schrijft niet voor dat al het oppervlaktewater als KRW-waterlichaam begrensd moet worden. De KRW-definitie van een oppervlaktewaterlichaam is: een onderscheiden oppervlaktewater van aanzienlijke omvang, zoals een meer, een waterbekken, een stroom, een rivier, een kanaal, een deel van een stroom, rivier of kanaal, een overgangswater of een strook kustwater. Van het regionale, dat wil zeggen door waterschappen beheerde, oppervlaktewater in Noord-Holland is 47% niet begrensd als KRW-waterlichaam. De KRW geldt ook voor dit ‘overige water’, maar in afwijking tot de KRW-waterlichamen geldt een inspanningsverplichting voor het halen van kwaliteitsdoelen, en dus geen resultaatsverplichting. Voor het overige water bestaan op dit moment nog geen ecologische kwaliteitsdoelen. In 2018 wordt met de waterschappen en in afstemming met de provincie Utrecht en Zuid-Holland bepaald waar doelen voor overige wateren nodig zijn en worden afspraken over de uitgangspunten gemaakt. De provincie zet daarbij met name in op een goede kwaliteit van beschermde natuurgebieden en van zwemwateren.

5.6 Provinciaal beleid met waterkwaliteitseffecten

De provincie voert naast specifiek waterbeleid ook beleid op andere terreinen, waarbij verbetering van waterkwaliteit niet het primaire doel of één doel van meerdere nevensgeschikte doelen is. Hieronder worden enkele voorbeelden genoemd (niet limitatief).

- *Grondbeleid*
De provincie Noord-Holland verpacht jaarlijks een areaal van in totaal circa 1.800 hectare grond aan agrarische ondernemers, in afwachting van de definitieve bestemming. GS stellen daarbij voorwaarden aan het grondgebruik. Deze voorwaarden (o.a. extra beperkend t.a.v. mest- en bestrijdingsmiddelengebruik) sluiten onder andere aan op het waterkwaliteitsbeleid van de provincie.
- *Natuurbeleid/ landbouwbeleid*
 - Veel natuurbeleid en -projecten bevorderen onder meer omvang en/of kwaliteit van de aquatische natuur. Bijvoorbeeld het project Markerwadden van Natuurmonumenten, waar de provincie aan bijdraagt.
 - Het stimuleringsprogramma natuurinclusieve landbouw van de provincie draagt bij aan vermindering van ongewenste uit- en afspoeling vanuit de landbouw in het water. Via de Greenport Noord-Holland Noord subsidieert de provincie projecten die (direct of indirect) een bijdrage leveren aan de waterkwaliteit, zoals het project EVERGREEN en Vruchtbare Kringloop.
- *Beleid bodemdaling*
 - Bij veenafbraak komen nutriënten vrij. Het beleid om veenafbraak/bodemdaling te verminderen leidt dus, naast bijvoorbeeld een lagere CO₂-uitstoot, tevens tot een betere waterkwaliteit.
 - Een van de onderdelen van het Innovatieprogramma Veen (IPV) betreft de zogeheten uitmijning van natuurgebieden. Er wordt onderzocht in hoeverre de (tijdelijke) teelt van natte gewassen zorgt voor een versnelde afvoer van meststoffen (via de gewassen), zodat sneller goede omstandigheden worden bereikt voor natuurontwikkeling. Hier kan ook de waterkwaliteit in natuurgebieden bij gebaat zijn, omdat er minder uit- en afspoeling van nutriënten plaatsvindt.
- *Integrale projecten*
Het goed voorbeeld hiervan is het project Oostelijke Vechtplassen. In december 2017 is door 21 organisaties en overheden, waaronder de provincie Noord-Holland, het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen gesloten. Het plan is om het gebied in 10 jaar tijd te ontwikkelen tot een aantrekkelijk en toegankelijk gebied waar recreatie en natuur

goed samengaan en elkaar versterken. Eén van de doelen van het gebiedsakkoord is het verbeteren van de waterkwaliteit, zodat ecologisch gezond water ontstaat voor planten en vis. Baggeren en creëren van luwtegebieden zijn belangrijke maatregelen. Daarnaast wordt er ook geïnvesteerd in recreatieve vaarverbindingen, zoals tussen de Loosdrechtse Plassen en het Hilversums Kanaal.

De provinciale overheid moet voortdurend belangen tegenover elkaar afwegen, en dit geldt ook voor het gebruik en de gebruiksfuncties van water. De KRW houdt overigens rekening met de functies die een water kan hebben en de implicaties voor de waterkwaliteit. Er is (dus) ook provinciaal beleid dat potentieel de waterkwaliteit negatief kan beïnvloeden. Daarbij is het zaak die negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen.

Twee voorbeelden:

- *Weidevogelbeleid*

Het 'plas-dras-zetten' van grond heeft een positieve uitwerking op de weidevogelstand. Recente onderzoeken laten zien dat de plas-drassituatie echter negatieve gevolgen kan hebben voor de waterkwaliteit. De waterkwaliteit kan verslechteren omdat fosfaat uit de bodem vrijkomt dat met het afvloeien van het opstaand water naar de aangrenzende sloot wordt getransporteerd. Het inrichten en beheren van plas-dras vergt dus een zorgvuldige aanpak om het risico op fosfaatverliezen in de bodem te voorkomen/te beperken. De provincie en waterschappen voeren met agrarische collectieven een pilot uit.

- *Waterrecreatiebeleid*

De ambitie van het waterrecreatiebeleid is dat waterrecreatie en natuur goed samengaan, waarbij kwetsbare natuur (KRW en Natura 2000) wordt beschermd en mogelijkheden voor waterrecreatie worden gezocht. Schoon water met een goede gevarieerde waterplanten- en visstand zijn een randvoorwaarde voor waterrecreatie. Gezocht wordt naar de optimale balans tussen het belang van de kwetsbare natuur (KRW en Natura 2000) en het belang van de waterrecreant. Daarom wordt al zonering in ruimte en tijd ingezet bij bescherming van natuurgebieden en zorgvuldig afgewogen of nieuwe recreatieve verbindingen mogelijk zijn.

Meer waterrecreatie leidt potentieel tot een grotere kans op overtredingen van het lozingsverbod van vuil water door de recreatievaart. De trend is echter dat het aantal motor- en zeilboten vermindert en dat de waterrecreatie verduurzaamt.

Ook kan door waterrecreatie schade ontstaan aan natuurvriendelijke oevers, en kan het water door omwoelingen troebeler worden. Het inrichten en beheren van natuurvriendelijke oevers in vaarwegen of plassen vergt dus een zorgvuldige aanpak om verstoring door de waterrecreatie te beperken.

Voor de waterrecreatie kan overmatige waterplantengroei hinderlijk zijn en daarom in het recreatie seizoen maaien nodig zijn. In het zuidelijk IJsselmeergebied is daarom een regionaal aanbod aan het Rijk gedaan om de komende jaren grootschaliger te gaan maaien in het Markermeer-IJmeer en het maaien in de randmeren te optimaliseren, en tegelijkertijd te gaan werken aan een structurele oplossing.

6 Landelijke en Europese ontwikkelingen

6.1 Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater

De kwaliteit van het oppervlaktewater is in de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd, zowel chemisch als ecologisch. Maar de laatste jaren stagneert de verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit, met name ten gevolge van een teveel aan stikstof, fosfor en gewasbeschermingsmiddelen in het water. In november 2016 werd daarom een intentieovereenkomst getekend, door alle overheden en ook andere partijen, voor een 'Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater'.

Delta-aanpak is bedoeld als 'een tandje erbij' op het waterkwaliteitsdossier. Het beperken en tegengaan van nutriënten/mest, gewasbeschermingsmiddelen en medicijnresten in het grond- en oppervlaktewater zijn als prioriteiten benoemd.

Onder het kopje '*nutriënten/mest*' is onder andere de evaluatie van de mestwetgeving ter hand genomen (2017, zie ook paragraaf 6.2), en wordt het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) van de LTO ondersteund.

In 2018 wordt de Tweede nota duurzame gewasbescherming (van het Rijk) geëvalueerd. Dit kan leiden tot aanvullende maatregelen om de emissies van *gewasbeschermingsmiddelen* te verminderen. Verder zal het toelatingsbeleid voor deze middelen beter moeten worden afgestemd op het waterkwaliteitsbeleid.

Medicijnresten zijn overigens geen onderdeel van de KRW (er zijn geen normen voor medicijnresten in het water) maar zijn dus wel als prioriteit aangemerkt, zowel de humane als de diergeneesmiddelen. Ze zijn een onderdeel van de zogeheten 'opkomende stoffen'. Dit zijn stoffen waarvan de schadelijkheid nog niet is vastgesteld maar waarvan het vermoeden bestaat dat ze wel schadelijk kunnen zijn voor de mens of het ecosysteem. Er wordt voor de medicijnresten gewerkt aan een ketenaanpak. Het Rijk heeft hiervoor €90 miljoen uitgetrokken, waarvan €65 miljoen is gereserveerd voor stimulering van vergaande zuivering op rioolwaterzuiveringsinstallaties en €25 miljoen voor maatregelen voorin de keten en de ketenaanpak zelf. Ook de EU bezint zich op een aanpak. In antwoord op vragen vanuit het Europese Parlement heeft commissaris Vella geantwoord (in maart 2018) dat de Commissie naar verwachting vóór de zomer van 2018 met een strategische aanpak zal komen van farmaceutische stoffen in het milieu.

De Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater zal dit jaar waarschijnlijk worden geformaliseerd in 'Bestuurlijke afspraken Waterkwaliteit'. Daarbij is het de bedoeling om meer focus aan te brengen in de lange lijst van acties uit de Delta-aanpak.

6.2 Zesde actieprogramma Nitraatrichtlijn

In 2017 heeft het Rijk de mestwetgeving geëvalueerd, waarbij ook naar de KRW is gekeken. Mede om de zogeheten 'derogatie' (toestemming van de EU om meer mest op het land te brengen) te mogen continueren, zijn vervolgens in het 'Zesde actieprogramma Nitraatrichtlijn' enkele generieke maatregelen opgenomen om de nutriëntenproblematiek te verminderen. Ook wordt in het programma ingezet op het versterken van de DAW-aanpak door de landbouwsector (Deltaplan Agrarisch Waterbeheer, zie ook paragraaf 6.1). De EU heeft de derogatie inmiddels voor twee jaar verlengd.

In het kader van het zesde actieprogramma heeft het Rijk het initiatief genomen om met drinkwaterbedrijven, provincies en landbouwsector afspraken te maken over een gebied specifieke aanpak van grondwater rond drinkwaterwinningen. Dit heeft geleid tot een overeenkomst die door het IPO namens alle provincies is ondertekend. De overeenkomst heeft overigens geen gevolgen voor Noord-Holland. De Noord-Hollandse grondwaterwinningen bevinden zich grotendeels in natuurgebied en de nitraatconcentraties in het opgepompte water zijn hier relatief laag. Het in beeld brengen van maatregelen vindt al plaats als onderdeel van het reguliere traject 'gebiedsdossiers drinkwater'. In dit traject wordt echter niet alleen naar nitraat maar naar alle risico's gekeken. Op basis hiervan wordt een maatregelenprogramma vastgesteld.

6.3 Bodemprogramma

Bodemkwaliteit en waterkwaliteit hebben een nauwe relatie, en er zijn tevens verbanden tussen de bodemkwaliteit, het klimaatprobleem en het teruglopen van de biodiversiteit. De kwaliteit van landbouwbodems staat echter onder druk. Er is sprake van ondergrondverdichting, zorg over het aandeel organische stof en het bodemleven en er vindt bodemdaling plaats in veenweidegebieden. Het Rijk onderkent het probleem (evenals overigens de provincies) en wil 'bodemdegradatie' tegengaan met een bodemstrategie en een bodemprogramma voor de landbouw, die rond de zomer van 2018 gereed moeten zijn. In dat kader zullen onder andere ook afspraken worden gemaakt met de provincies.

6.4 EU-evaluatie KRW 2019

De KRW wordt in 2019 door de Europese Commissie geëvalueerd (KRW artikel 19.2). Eventuele aanpassing van de KRW naar aanleiding van de evaluatie zal overigens pas na 2021 van kracht worden. De provincies bereiden een gecoördineerde inbreng voor.

6.5 Wezer-arrest

In 2015 is er jurisprudentie ontstaan omtrent toepassing van de uitzondering KRW artikel 4.7. Dit betreft de interpretatie van een basisregel uit de KRW, namelijk dat 'geen achteruitgang' mag plaatsvinden. In het zogeheten Wezer-arrest bepaalde het Europese Hof dat achteruitgang van de toestand dient te worden beschouwd op het niveau van kwaliteitselementen in plaats van de toestand als geheel (zie hoofdstuk 4: bij de beoordeling van de ecologische kwaliteit wordt o.a. gekeken naar vier biologische kwaliteitselementen, te weten macrofauna, overige waterflora, vis en algen). Bovendien zijn de doelen van de KRW niet alleen van toepassing op plannen, maar ook op individuele projecten. De werkwijze in Nederland sluit hierop naar het oordeel van het Rijk aan, waarbij wel is aangegeven dat een programmatische aanpak bij de beoordeling van individuele projecten mogelijk is. Een uitspraak van de rechtbank in Rotterdam (maart 2017), volgens welke een watervergunning voor het inrichten van een watersportgebied niet in strijd met de KRW werd verleend, ondersteunt dit oordeel.

6.6 Omgevingswet

Waarschijnlijk treedt in 2021 de Omgevingswet in werking. In deze wet is een nieuw planstelsel opgenomen (zie hoofdstuk 3 van de Omgevingswet). De integrale langetermijnvisie wordt opgenomen in een omgevingsvisie. Deze kan worden opgesteld door het Rijk of de provincie. Om deze omgevings-visies te operationaliseren worden programma's opgesteld waarin maatregelen zijn opgenomen. Zo zal er een nationaal waterprogramma worden opgesteld waarin een deel van het huidige Nationaal Water-plan en het BPRW zal worden opgenomen. De provincie moet een regionaal waterprogramma opstellen en de waterschappen stellen een waterbeheerprogramma op. Voor waterschappen lijkt het programma sterk op het waterbeheerplan dat zij op grond van de Waterwet moesten opstellen. Voor provincies is het waterprogramma een nieuw element. Op grond van de Waterwet maakten de provincies één regionaal waterplan, waar zowel het regionale waterbeleid als de KRW-vereisten in stonden. Het waterbeleid wordt in het nieuwe stelsel onderdeel van de omgevingsvisie, de KRW-vereisten landen in een waterprogramma. Voor de KRW-onderdelen zijn deze programma's gehouden aan de landelijk afgesproken planning (zie paragraaf 7.1).

7 Proces vervolg

7.1 Route naar SGBP 2022-2027

Elke zes jaar worden de KRW-doelen (met name de ecologische doelen) en maatregelen geactualiseerd. De eerste KRW-periode was 2009 – 2015 en momenteel loopt de tweede KRW-periode (2016 – 2021). De voorbereidingen voor het Stroomgebiedsbeheerplan 2022 – 2027 (SGBP, landelijk) en de waterprogramma's van provincies en waterschappen zijn echter al gaande. De planning op regionaal niveau ziet er als volgt uit.

Actualisatie plannen	Mijlpaal	Besluitvorming
Regionale analyse Regionaal gebiedsproces	2017 - 2018 2019	
Plan-mer	medio 2020	waterbeheerders
Vaststellen ontwerp regionale waterprogramma's	1 november 2020	provincies
Inspraak ontwerp regionale waterprogramma's	< 22 juni 2021	
Vaststellen regionale waterprogramma's	29 oktober 2021	provincies
Vaststellen ontwerp waterbeheerprogramma's	1 november 2020	waterschappen
Inspraak ontwerp waterbeheerprogramma's	< 22 juni 2021	
Vaststellen waterbeheerprogramma's	29 oktober 2021	waterschappen

7.2 Afspraken doelen SGBP 2022-2027

De landelijke stuurgroep Water heeft in april 2018 een aantal afspraken gemaakt over (het aanpassen van) KRW-doelen ten behoeve van het SGBP 2022-2027. Deze zijn gebaseerd op afspraken die de Europese 'waterdirecteuren' in 2017 maakten.

Voor wat betreft de ecologische doelen zijn de door de stuurgroep gemaakte afspraken verwerkt in de 'Handreiking KRW-doelen'. Werken conform deze handreiking betekent dat zal worden vastgehouden aan het huidige ambitieniveau. De consequenties van de handreiking voor de doelaflading zijn:

1. Technische doelaanpassing is mogelijk

Een technische doelaanpassing is mogelijk voor de situatie waarin sprake is van nieuwe inzichten en kennis zoals het meenemen van eventueel aanwezige achtergrond-belastingen. Zie paragraaf 7.3 voor een nadere toelichting op de technische doelaanpassing.

2. Doelfasering tot 2027 is mogelijk

Het toepassen van doelfasering (uitstel van doelbereik) tot 2027 is mogelijk wanneer dit gemotiveerd kan worden op grond van technische onhaalbaarheid, disproportionele kosten van maatregelen en/of natuurlijke omstandigheden.

3. Doelfasering na 2027 kan alleen als natuurlijke omstandigheden dit vereisen.

Het toepassen van doelfasering na 2027 voor parameters die in 2027 niet voldoen aan de KRW-doelen is mogelijk. Voorwaarde is dat dit alleen kan als natuurlijke omstandigheden het beletten dat in 2027 het KRW-doel van het KRW-waterlichaam wordt gehaald. Voorbeelden zijn de langzame processen in grondwater of de lange tijd die ecologisch herstel kan vergen.

4. Doelverlaging kan in 2027

Het toepassen van doelverlaging in 2027 kan als een oppervlaktewater zodanig door menselijke activiteiten is aangetast, of de natuurlijke gesteldheid zodanig is dat het bereiken van de doelstellingen niet haalbaar of onevenredig kostbaar wordt.

5. Afwenteling mag niet van invloed zijn op de voorgestelde KRW-doelen.

Bij het bepalen van de KRW-doelen mag geen rekening worden gehouden met afwenteling (belasting voor het oppervlaktewater afkomstig van een ander land, beheerder of gebied). In

een dergelijke situatie moeten waterbeheerders onderling afstemmen en afspraken maken over de maatregelen die nodig zijn om de afwenteling weg te nemen.

Overheden moeten doelaanpassing, doelfasering of doelverlaging goed juridisch onderbouwen. Elementen van deze onderbouwing zijn “significante schade” en “disproportionele kosten”. Er zullen nog nadere afspraken worden gemaakt over het toepassen van deze begrippen.

Uit het voorgaande moge duidelijk zijn dat de KRW niet ophoudt in 2027. Ook na 2027 zullen nog elke zes jaar stroomgebiedsbeheerplannen worden opgesteld. Wel is afgesproken dat voor 2027 in beginsel alle vereiste maatregelen genomen zijn.

7.3 Technische aanpassing ecologische doelen KRW

Zoals in de vorige paragraaf werd aangegeven kan ten behoeve van het SGBP 2022-2027 een technische aanpassing van de (ecologische) doelen voor waterlichamen plaatsvinden. Het afleiden van KRW-doelen, en bijbehorende maatregelen, is een iteratief proces tussen de technische inhoud en maatschappelijke afweging en besluitvorming. Het aanleveren van inhoudelijke informatie staat centraal in het technische spoor. Het maken van maatschappelijke afwegingen staat centraal in het afwegende, besluitvormende spoor. Het samenspel tussen deze twee sporen leidt tot geactualiseerde en gedragen KRW-doelen en -maatregelen.

Centraal in het technische spoor staat het uitvoeren en (waar nodig) actualiseren van een watersysteemanalyse voor elk waterlichaam, met behulp van zogeheten ecologische sleutelfactoren (ESF's). Doel van de watersysteemanalyse is het verkrijgen van inzicht in het functioneren van de watersystemen in het waterlichaam: wat is de huidige toestand en wat is bepalend voor deze toestand? De watersysteemanalyse vormt het vertrekpunt voor het antwoord op de vraag hoe (met welke maatregelen of in welke tijdsspanne) kan worden gekomen tot een betere toestand. Bij de watersysteemanalyse wordt ook ingegaan op de begrenzing, de typering en de statustoekenning van waterlichamen. Het doel is het Goed Ecologisch Potentieel, kortweg het GEP. Dit is de toestand die ontstaat na het treffen van alle relevante maatregelen. Maatregelen met een fysiek karakter, zoals herinrichting, die significant negatief effecten op gebruiksfuncties hebben of die negatieve effecten veroorzaken op het milieu in brede zin veroorzaken, hoeven van ‘Brussel’ niet te worden meegenomen bij het vaststellen van dit doel. In 2027 moet het GEP zijn bereikt, tenzij natuurlijke omstandigheden dit beletten en/of minder strenge doelen dan het GEP kunnen worden gemotiveerd (uitzonderingsmogelijkheden).

De keuzes bij het selecteren van maatregelen en toepassen van uitzonderingsmogelijkheden worden bij voorkeur gemaakt in samenspraak met alle betrokken partijen. Ze dienen goed gemotiveerd (passend binnen de KRW-criteria) te worden ten behoeve van bestuurlijke besluitvorming. De waterbeheerder bereidt de besluitvorming rond het vaststellen van het GEP, de uitzonderingsmogelijkheden en de maatschappelijke afweging voor. Het vaststellen zelf is de verantwoordelijkheid van de provincies voor de regionale wateren, en van het Rijk voor de rijkswateren. Bij het vaststellen van het GEP dient in ogenschouw te worden genomen dat doelen en maatregelen elkaar op deelstroomgebiedsniveau en stroomgebiedsniveau niet negatief beïnvloeden.