

Bundel - Commissie Strategische Opgaven van 9 juli 2021

Agenda bijlagen

Brief uitnodiging commissie Strategische Opgaven 20210709

Agenda Commissie Strategische Opgaven 9 juli 2021

Wijziging planning Omgevingsvisie

- *Uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet biedt ruimte om de verordening beter met de betrokken partijen te bespreken.*
- *In de achterbanraadpleging is de verordening minder uitgebreid aan bod geweest dan de visie*
- *Het publiceren van het ontwerp van de Omgevingsverordening in het digitale stelsel duurt langer dan waarmee in de planning rekening is gehouden.*

- 1 Opening en mededelingen
Aanwezigheid GS
Gedeputeerde Van der Velde (agendapunt 5)
Gedeputeerde Van der Maas (agendapunt 6)
Gedeputeerde Pijpelink (geen agendapunten, tenzij mededelingen/vragen bij agendapunt 3)
Gedeputeerde De Bat (geen agendapunten, tenzij mededelingen/vragen bij agendapunt 3)
- 2 Vaststellen agenda
Afdoeningsvoorstel: vaststellen
- 3 Informatie uitwisseling
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informerer)
Tijdsplanning: 30 minuten
- 3.1 Mededelingen van de gedeputeerden
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informerer)
- 3.2 Vragen over het nieuws van de dag
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informerer)
Vragen over actuele onderwerpen (vanaf 48 uur voorafgaand aan de commissie) kunnen maximaal in één commissie worden gesteld, mits vooraf gemeld bij de voorzitter. De voorzitter bekijkt dan op welke plaats in de vergaderorde de vragen het best kunnen worden gesteld. De vragen dienen kort en zakelijk te zijn.
- 3.3 Vragen over onderwerpen die niet op de agenda staan
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informerer)
Deze vragen voor woensdag 7 juli 2021 09.30 uur (twee dagen vooraf) aanmelden bij de commissiegriffier, g.cunnen@zeeland.nl.
- 4 Gelegenheid om in te spreken
Aanmelden voor inspreken tot maximaal een half uur voor aanvang van de vergadering bij de commissiegriffier. g.cunnen@zeeland.nl
Maximaal 30 minuten insprekgelegenheid / per inspreker maximaal 5 minuten. De commissie stelt alleen verduidelijkende vraag aan sprekers.
Geen onderlinge commissiediscussie bij dit punt.
- 5 Ingekomen stukken
- 5.1 Brief GS van 1 juni 2021 Reacties uit de achterbanraadpleging Omgevingsvisie - 5810
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informerer)
Tijdsplanning: 10 minuten
 Brief GS van 1 juni 2021 Reacties uit de achterbanraadpleging Omgevingsvisie - 5810
 Brief GS (bijlage - reacties burgers op thema) van 1 juni 2021 Reacties uit de achterbanraadpleging Omgevingsvisie - 5810
 Brief GS (bijlage - reactie achterbanraadpleging organisaties) van 1 juni 2021 Reacties uit de achterbanraadpleging Omgevingsvisie - 5810
- 5.2 Brief GS van 1 juni 2021 over brief PS over uitstel Omgevingswet - 64288
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informerer)
Tijdsplanning: 10 minuten
 Brief GS van 1 juni 2021 over brief PS over uitstel Omgevingswet - 64288
- 5.3 Brief GS van 15 juni 2021 over Gewijzigde planning Omgevingsvisie - 64288
Afdoeningsvoorstel: behandelen (informerer)
Tijdsplanning: 10 minuten
 Brief GS van 15 juni 2021 over Gewijzigde planning Omgevingsvisie - 64288
- 6 Statenvoorstel Concept Regionale Mobiliteitsstrategie - 67982

*Afdoeningsvoorstel: behandelen (richting geven) ter voorbereiding besluitvorming op PS 23 juli 2021.
Mogelijkheid PS om wensen en bedenkingen kenbaar te maken.
Tijdsplanning: 120 minuten
Een voorbereidende digitale informatiesessie is georganiseerd op 25 juni 2021.
De door de CU en VVD ingediende schriftelijke vragen zijn beantwoord en toegevoegd als bijlage bij dit agendapunt.
Ook de schriftelijke beantwoording van een tweetal vragen uit de GS-informatiesessie d.d. 25 juni 2021 is toegevoegd bij dit agendapunt.*

Statenvoorstel Concept Regionale Mobiliteitsstrategie - 67982

Statenvoorstel (bijlage - concept Regionale Mobiliteitsstrategie) Concept Regionale Eindrapportage Mobiliteitsstrategie - 67982

Statenvoorstel (bijlage - Mobiliteitscentrale) Concept Regionale Eindrapportage Mobiliteitsstrategie - 67982

Statenvoorstel (bijlage - Marktconsultatie OV Zeeland) Concept Regionale Eindrapportage Mobiliteitsstrategie - 67982

Statenvoorstel (bijlage - nieuwe Zeeuwse mix mobiliteit) Concept Regionale Eindrapportage Mobiliteitsstrategie - 67982

Statenvoorstel (bijlage - Zeeuwse Knooppuntenaanpak) Concept Regionale Eindrapportage Mobiliteitsstrategie - 67982

Brief GS van 17 juni 2021 over Concept Regionale Mobiliteitsstrategie - 67982

Vragen en antwoorden - VVD - Statenvoorstel Concept Regionale Mobiliteitsstrategie - agendapunt 6 - 67982

Vragen en antwoorden - CU - Statenvoorstel Concept Regionale Mobiliteitsstrategie - agendapunt 6 - 67982

Vragen en antwoorden - FvD - informatie concept regionale Mobiliteitsstrategie - 67982

Vragen en antwoorden - n.a.v. GS informatiebijeenkomst d.d. 25 juni 2021 - agendapunt 6 - 67982

7

Toezeggingenlijst

Hierbij betrekken: agendapunt 7.1

Afdoeningsvoorstel: informeren en instemmen met advies de volgende toezeggingen en/of moties als afgehandeld te beschouwen en af te voeren:

Commissietoezegging nr 17

De overige nummers blijven staan.

Toezeggingenlijst commissie Strategische Opgaven te behandelen in commissie SO 9 juli 2021.pdf

7.1

Brief GS van 26 mei 2021 over afdoening nr 17 toezeggingenlijst commissie strategische opgaven - 62542

Brief GS van 26 mei 2021 over afdoening nr 17 toezeggingenlijst commissie strategische opgaven - 62542

8

Besluitenlijst (concept) Commissie Strategische Opgaven 28 mei 2021

Afdoeningsvoorstel: vaststellen

Wilt u eventuele op- of aanmerkingen vooraf melden bij de commissiegriffier via g.cunnen@zeeland.nl.

Besluitenlijst concept Commissie SO 28 mei 2021

9

Volgende vergadering: vrijdag 24 september 2021, 13.30 uur

10

Sluiting

100

Stukken ter kennisneming

De commissieleden kunnen in de vergadering aangeven welke van de ter kennisneming geagendeerde stukken zij een volgende keer willen bespreken onder opgave van het doel van de teruggevraagde behandeling.

De vragen dienen uiterlijk dinsdag na de commissievergadering 10.00 uur, te worden gemeld bij de commissiegriffier.

101

Brief GS van 25 mei 2021 over verslagen Bestuurlijke Commissie Stikstof IPO - 62543

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

Brief GS van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 1) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 2) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 3) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 4) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 5) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 6) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 7) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 8) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

Brief GS (bijlage 9) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 10) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 11) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 12) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 13) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 14) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 15) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 16) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 17) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 18) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 19) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 20) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 21) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 22) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 23) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 24) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 25) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 26) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 27) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543
Brief GS (bijlage 28) van 25 mei 2021 over verslagen BC Stikstof - 62543

102 Brief GS van 1 juni 2021 Omgevingsagenda Zuidwest - 65177

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

Brief GS van 1 juni 2021 Omgevingsagenda Zuidwest - 65177

Brief GS (bijlage) Brief BZK van 7 juni 2021 Voortgangsbrief over de nationale omgevingsvisie - 65177

Brief GS (bijlage) Plan van Aanpak North Sea Port - 65177

Brief GS (bijlage) North Sea Port District aangewezen als NOVI gebied - 65177

103.N Brief burger van 6 juli 2021 Zeeuwse Omgevingsvisie - 74452

Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming

Brief burger van 6 juli 2021 Zeeuwse omgevingsvisie - 74452

Commissie Strategische Opgaven

onderwerp
uitnodiging en agenda commissie
Strategische Opgaven 9 juli 2021

kenmerk

behandeld door

verzonden

Middelburg, 29 juni 2021

Geachte commissieleden,

Namens de voorzitter nodig ik u uit voor de openbare **fysieke** vergadering van de commissie Strategische Opgaven op vrijdag 9 juli 2021. De vergadering vindt plaats in de Statenzaal.

Wij vernemen graag uiterlijk dinsdag 6 juli 2021 welke commissieleden namens uw fractie aanwezig zullen zijn. Voor fracties met meerdere commissieleden geldt dat er telkens **één woordvoerder plaats kan nemen in de Statenzaal**. De andere commissieleden kunnen de vergadering volgen vanaf de tribune. Per agendapunt wordt door de voorzitter gevraagd of u van woordvoerder wilt wisselen.

Als bijlage bij deze brief treft u de agenda van de commissievergadering aan; de vergaderstukken vindt u in het papierloos vergadersysteem iBabs. Tevens treft u in iBabs de op 8 maart door het Presidium vastgesteld Leidraad werkwijze commissies aan, evenals de richtlijnen voor het fysiek vergaderen in de Statenzaal.

In overleg met de Agendacommissie is bij ieder agendapunt aangegeven wat het te verwachten tijdsbestek is van de behandeling ervan.

Uw feitelijke (technische) vragen dienen schriftelijk aan de commissiegriffier toegezonden te worden voor dinsdag 6 juli 2021, 10.00 uur, via .

Over het stellen van vragen gelden de volgende afspraken:

- Niet-actuele vragen dienen gesteld te worden in de desbetreffende commissie; ('vragen over onderwerpen die niet op de agenda staan'); indienen van deze vragen kan tot uiterlijk woensdag 7 juli 2021 vóór 9.00 uur.
- Vragen over actuele zaken ('nieuws van de dag tot 48 uur voor aanvang van de vergadering') kunnen maximaal in één commissie worden gesteld, mits vooraf gemeld bij de voorzitter. De voorzitter bekijkt dan op welke plaats in de vergaderorde de vragen het best kunnen worden gesteld.

De commissieleden kunnen aangeven welke van de ter kennisneming geagendeerde stukken zij een volgende keer willen bespreken onder opgave van het doel van de teruggevraagde behandeling. De vragen dienen uiterlijk dinsdag ná de commissievergadering, voor 10.00 uur te worden gemeld bij de commissiegriffier.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,


Commissiegriffier Strategische Opgaven

Agenda Commissie Strategische Opgaven

Datum	09-07-2021
Tijd	13:30 - 17:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	G.W.A. Temmink
Omschrijving	AGENDA

1 **Opening en mededelingen**

Aanwezigheid GS

- Gedeputeerde Van der Velde (agendapunt 5)
- Gedeputeerde Van der Maas (agendapunt 6)
- Gedeputeerde Pijpelink (geen agendapunten, tenzij mededelingen/vragen bij agendapunt 3)
- Gedeputeerde De Bat (geen agendapunten, tenzij mededelingen/vragen bij agendapunt 3)

2 **Vaststellen agenda**

Afdoeningsvoorstel: vaststellen.

3 **Informatie-uitwisseling**

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informer)

Tijdsplanning: 30 minuten

3.1 **Mededelingen van de gedeputeerden**

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informer)

3.2 **Vragen over het nieuws van de dag**

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informer)

Vragen over actuele onderwerpen (vanaf 48 uur voorafgaand aan de commissie) kunnen maximaal in één commissie worden gesteld, mits vooraf gemeld bij de voorzitter.

De voorzitter kijkt op welke plaats in de vergaderorde de vragen het best kunnen worden gesteld. De vragen dienen kort en zakelijk te zijn.

3.3 **Vragen over onderwerpen die niet op de agenda staan**

Afdoeningsvoorstel: informeren

Deze vragen vóór woensdag 7 juli 2021 09.30 uur (twee dagen vooraf) aanmelden bij de commissiegriffier, g.cunnen@zeeland.nl.

Dit betreft alleen vragen over onderwerpen van de commissie Strategische Opgaven.

4 **Gelegenheid om in te spreken**

Aanmelden voor inspreken tot maximaal een half uur vóór aanvang van de vergadering bij de commissiegriffier, g.cunnen@zeeland.nl

Maximaal 30 minuten insprekgelegenheid/per inspreker maximaal 5 minuten. De

commissie stelt alleen verduidelijkende vragen aan insprekers.
Geen onderlinge commissiediscussie bij dit punt.

5 Ingekomen stukken

5.1 Brief GS van 1 juni 2021 Reacties uit de achterbanraadpleging Omgevingsvisie - 5810

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

Tijdsplanning: 10 minuten

5.2 Brief GS van 1 juni 2021 over brief PS over uitstel Omgevingswet - 64288

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

Tijdsplanning: 10 minuten

5.3 Brief GS van 15 juni 2021 over Gewijzigde planning Omgevingsvisie - 64288

Afdoeningsvoorstel: behandelen (informereren)

Tijdsplanning: 10 minuten

6 Statenvoorstel concept Regionale Mobiliteitsstrategie - 67962

Afdoeningsvoorstel: behandelen (richting geven) ter voorbereiding op besluitvorming PS 23 juli 202. Mogelijkheid PS om wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Tijdsplanning: 120 minuten

Een voorbereidende digitale informatiesessie is georganiseerd op 25 juni 2021.

Uw feitelijke (technische) vragen dienen voor 6 juli 2021 10.00 uur, in het bezit te zijn van de commissiegriffier, g.cunnen@zeeland.nl.

De vragen worden schriftelijk vooraf of mondeling in de vergadering beantwoord.

7 Toezeggingenlijst

Hierbij betrekken: agendapunt 7.1

Afdoeningsvoorstel: informeren en instemmen met advies de volgende toezeggingen en/of moties als afgehandeld te beschouwen en af te voeren:

Commissietoezegging nr 17

De overige nummers blijven staan.

7.1 Brief GS van 26 mei 2021 over afdoening nr 17 toezeggingenlijst commissie strategische opgaven - 62542

8 Besluitenlijst (concept) Commissie Strategische Opgaven van 28 mei 2021

Afdoeningsvoorstel: vaststellen

Wilt u eventuele op- of aanmerkingen vooraf melden bij de commissiegriffier via g.cunnen@zeeland.nl.

9 Volgende vergadering: vrijdag 24 september 2021, 13.30 uur

10 Sluiting

- | | |
|-----|---|
| 100 | Stukken ter kennisneming
De commissieleden kunnen aangeven welke van de ter kennisneming geagendeerde stukken zijn de volgende keer willen bespreken onder opgave van het doel van de teruggevraagde behandeling.
De vragen dienen uiterlijk dinsdag ná de commissievergadering, 10.00 uur, te worden gemeld bij de commissiegriffier g.cunnen@zeeland.nl. |
| 101 | Brief GS van 25 mei 2021 over verslagen Bestuurlijke Commissie Stikstof IPO - 62543
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming |
| 102 | Brief GS van 1 juni 2021 Omgevingsagenda Zuidwest - 65177
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming |

Provinciale Staten
Tav de voorzitter

Onderwerp
Toezending reacties
achterbanraadpleging

Zaaknummer
9605

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 1 juni 2021

Geachte voorzitter,

Zoals bekend heeft in de periode van januari tot en met april de achterbanraadpleging rond de Omgevingsvisie plaatsgevonden.

Er zijn circa 50 organisaties die een reactie hebben toegezonden in het kader van de achterbanraadpleging en ruim 70 burgers. Om reageren zo eenvoudig mogelijk te maken is voor burgers een webformulier met de mogelijkheid te reageren op de hoofdlijnen uit de Omgevingsvisie.

Deze reacties zijn te raadplegen in bijgaand overzicht. Begin juli ontvangt u een overzicht van de wijze waarop de ingediende reacties in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening verwerkt zijn. Tevens ontvangt u dan de ontwerp Omgevingsvisie en ontwerp omgevingsverordening zoals deze ter inzage worden gelegd in de periode juli/augustus.

De definitieve Omgevingsvisie en Omgevingsverordening wordt tezamen met de al eerder opgestelde MER en passende beoordeling in oktober aan u ter vaststelling gestuurd. Na de vaststelling van de Omgevingsvisie zal deze gelijk fungeren als het provinciale beleid voor de komende jaren. Dit staat los van de datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet. Voor de Omgevingsverordening is dat anders. Deze kan pas inwerking treden als de Omgevingswet in werking treedt of als er door het ministerie een tijdelijke mogelijkheid gecreëerd wordt om de Omgevingsverordening eerder in werking te laten treden (zie brief over het uitstel van inwerkingtreding van de Omgevingswet naar 1 juli 2022).

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen:
1.

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Uitstekend wonen en lezen	Balans in de grote wateren	Duurzame en innovatie economie	Klimaatbestendig en Co2-neutraal
Voorzieningen 7: Voorzieningen zijn van essentieel belang voor de bevolkingssamenstelling. Voorkomen dat Zeeland alleen voor de toeristen aantrekkelijk is en er voor zorgen dat jongeren er blijven wonen, werken en daarbij jongeren naar Zeeland bewegen te komen.	Milieu 2 Vliegveld Midden Zeeland en Defensie veroorzaken samen onevenredig veel overlast.	Havens en bedrijven 5 Ik mis ruimtelijk beleid bedrijventerreinen	Duurzame energie 9 Goed oog hebben voor de inpassing van zonneparken en windmolen. Daar moet goed beleid op zijn, waarbij inwoners een belangrijke stem moeten hebben.
Goed dat dit initiatief genomen word. Ik juich een strand inclusief strandpaviljoen toe aan de zeedijk Terneuzen.	Als ik naar mijzelf kijk, heb ik een aantal mogelijke bijdragen met betrekking tot duurzaamheid en het omgaan met klimaatverandering in deze regio, maar mis ik een platform om dit verder uit te werken. Met name op praktisch gebied (ruimte, gereedschap, testopstellingen, regelgeving), maar ook of en hoe dit in samenwerking met de lokale overheden opgezet kan worden. Ik kan mij niet voorstellen dat ik de enige ben met ideeën, dus daarom zou een "Loket voor Innovatie en Duurzaamheid" een goede toevoeging zijn aan de lokale overheden, waar mensen met specifieke ideeën terecht kunnen.	De toekomst. Ook in Zeeland. En dan niet alleen duurzame en innovatieve economie van/voor consument. Met alleen 'afval scheiden, ect, redden we het niet. Sancties voor de industrie. Zij zijn in (ook) het Zeeuwse de grote milieuvvervuiler en voor hen zijn nog te weinig regels. Uit economisch oogpunt, verwacht ik.	Wat wordt hier mee bedoeld?? Zie andere vragen en antwoorden. Nu wordt klimaat en co2 neutraal uitgelegd als zoveel mogelijk zon- windenergie waarbij elke gemeente gepushed wordt om hier de beste in te zijn. De realiteit is dat heel Zeeland vol gebouwd wordt met windparken, zonneparken en electriciteitsmasten terwijl er in Zeeland al een overschot aan energie opgewekt wordt. Tennet geeft zelf aan dat er nu al veel meer energie opgewekt wordt dan wat in Zeeland nodig is. Volgens Tennet zelf is Zeeland DE exportprovincie van Zeeland, inclusief de kerncentrale en de gestookte centrales en nog exclusief het windmolenpark in de Noordzee. Daar is de 380 kv lijn voor nodig. Dus het plan van bijna alle gemeentes om nog meer " groene" energie op te wekken om aan de klimaatdoelen te voldoen is een farce. Deze ontwikkeling komt niet ten goede aan de inwoners, het leefklimaat of het welzijn van Zeeland en de Zeeuwen, maar is alleen een verdienste voor de energiecowboys, grote (buitenlandse)investeerders en de grondeigenaren die hun land verpatsen aan het geld.
Ik vind het ambitieus om als primaire doelstelling te hebben: het aanpassen van de bevolkingssamenstelling. Mijn inziens is de eerste stap de voorzieningen verbeteren voor de bevolkingssamenstelling die er nu is. Vervolgens kan gekeken worden hoe diezelfde of andere voorzieningen jonge (want daar gaat het dan met name om) mensen aan kan trekken.	Praat ook met andere deskundigen die wellicht voor Zeeland betere alternatieven kunnen bedenken. Zo zijn er momenteel ook ontwikkelingen van alternatieve brandstoffen (GEEN BIO) door bestaande gasleidingen, zodat de transitie voor inwoners kostenneutraal kunnen en het Zeeuwse weidse landschap/water niet helemaal hoeft te worden verziekt met alleen maar windmolens en zonnepanelen.	Maar met samenstelling van industrie lijkt dit opgave onmogelijk ...	m.b.t. punt 1: leg geen zonneparken aan op landbouwgrond, maar uitsluitend op daken.
Ik neem aan dat hiermee de vergrijzing wordt bedoeld en de lokalisering en toegankelijkheid van de zorginstellingen. Het is inderdaad geen verborgen feit dat ouderen uit bijvoorbeeld de Randstad, Zeeland kiezen om hun oude dag door te brengen. Dit begrijp ik heel goed en de goede toegankelijkheid van de zorgvoorzieningen kan een extra reden zijn om naar Zeeland te verhuizen. Persoonlijk denk ik niet dat schaalverkleining in en verspreiding van zorginstellingen gunstig is voor de geleverde zorgkwaliteit. Daarom is het naar mijn inziens beter om in te zetten op de mobiliteit van en naar zorginstellingen. Denk bijvoorbeeld aan een "Zorg-Taxi": dit komt neer op een 'ambulance-light': enkel het vervoeren van mensen van en naar zorginstellingen.	Natuur 20	verplicht vervuilende fabrieken aanpassingen te doen, geef ze geen geldboetes want dat heeft geen zin ! beboet ze met subsidie afschaffing en werkt ze tegen tot dat ze de aanpassing doen !	Meer met minder grond: zonneparken: waarom niet alle daken vol zetten eerst, extra waterberging door verhogen waterpeil, etc.
Zorg voor een gezonde balans en behoudt het draagvlak. Investeer niet enkel in de populaire kuststrook maar net zo zeer in de achterliggende dorpen met voldoende voorzieningenniveau.	Nieuwe initiatieven nodig! Meer oog voor biodiversiteit; maar bijv ook voedselbossen en stimuleren van bijv moestuingebruik. Moestuïnes/voedingsles basisscholen.	Er moet wel ruimte blijven voor experiment en ruimte voor toekomstbestendigheid van bestaande bedrijven in het landelijk gebied.	bedenk dubbelfuncties bv thermische opslag onder parkeerplaatsen
Om de saamhorigheid in het land en ook in Zeeland te behouden en versterken is het van essentieel belang dat iedereen mee kan doen en dat er ook voorzieningen zijn voor diegenen die dat minder makkelijk op eigen kracht kunnen doen. Een goede balans is nodig om participatie te bevorderen zonder door te slaan naar pamperen.	Dit zou aangepakt kunnen worden in tandem met het 'hergebruik' van landbouwgrond uit het voorgaande onderdeel, of gewoon überhaupt bij aanleg van nieuw groen: er zou ook meer gekeken kunnen worden naar welke soorten planten er gebruikt worden: bessenstruiken/fruitplanten voor het creëren van voeding voor verschillende vogelsoorten en bloemen ter ondersteuning van bijen. Dit zou verder onderzocht en uitgewerkt kunnen worden om toe te werken naar een "algemene groenvoorzienings-richtlijn". Doordat ik duik als hobby zie ik ook een ander aspect van de uitdaging in biodiversiteit, namelijk onderwater. Dit is ook een punt van aandacht: ook op de bodem ontstaan er uitdagingen (afname biodiversiteit en overheersing door 1 soort (brokkelsterren die alles kaaleten)) door o.a. klimaatverandering (Grevelingen, maar zeker ook in de Oosterschelde). Hiervoor kan een concreet plan geschreven worden om het aan te pakken	Als een bedrijf wil uitbreiden , dan zal hij gebruik moeten maken van bestaande bedrijfsgrond. Waardoor er automatisch een vernieuwing plaats vind op oudere bedrijfsterreinen	Maak echte stappen. Durf de groenste provincie van het land te zijn en durf rigoureuze keuzes te maken voor duurzaamheid. Dat maakt de provincie ook interessant voor millennials, die sustainability hoog in het vaandel hebben. En dat is weer goed voor de toekomst van de Zeeuwse bevolking.
Geen visie over het openbaar vervoer met name in Zeeuws-Vlaanderen (Postcode 4543) Hoe is de noodzaak voor toegankelijke voorzieningen (onderdeel "Uitstekend wonen en leven in Zeeland") te combineren met slecht/geen openbaar vervoer. Daarbij de visie over betaalbaarheid voor de inwoners niet vergeten.	Duurzame ontwikkeling graag IN PLAATS VAN reguliere ontwikkeling, niet naast elkaar dus	Gelijktijdig belasten cq niet vergunnen van wat vervuילend is: logistiek, industrie.	Ontwikkeling van duurzame projecten stimuleren en ondersteunen. Benoemen van aantallen jobs in nieuwe sectoren en investeringen benoemen.
Woningvoorraad 12	Wat is stimuleren? Is mij te vrij. En tegelijk niks doen aan de stikstofproblematiek?	Grote bedrijven verplichten uitstoot te verminderen.	Ik wil graag wat zeggen over de plaatsing van zonnepanelen. Graag veel zonnepanelen. Geen plaatsing a.u.b. in zonneparken!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! Dit is uitermate ontsierend voor/in onze provincie. Bah. Het gebruiken van taluds van geluidswallen b.v. is perfect.

Te weinig betaalbare koopwoningen. Te veel steen in de tuinen. Te weinig oog voor biodiversiteit.	Meer beplanting is nodig. Het milieu is kapot gemaakt door langdurig verkeerd beleid, natuur moest wijken voor bebouwing. Vaak als bomen gekapt worden komt de helft er niet eens voor terug. Bomen kunnen ons klimaat redden. De zonnepanelen windmolens etc zijn een toevoeging maar uiteindelijk moeten we onze natuur herstellen. Er zijn genoeg kale plekken in zeeuws vlaanderen, meer natuur / bomen om uitstoot op te nemen! Ook in kern van dorpen zie je complete kaalslag. Beter op anticiperen. Nu zie je opeens dat er overal bomen worden gekapt en dus enorme kaalslag maar als dit in stappen zou worden uitgevoerd kun je het telkens wat compenseren met nieuwe beplanting. Nu komt alles tegelijk en kun je niks compenseren.	North Sea Port heeft nog 1000 ha vrije grond. Zorg ervoor dat dit niet voorbij de Bernhardweg komt. Houdt een duidelijke grens tussen dorpen zoals 's-Heerenhoek, Borssele en Nieuwdorp. Er is al ruim voldoende industrie. Laat het hierbij!!	Betrek burgers bij het vergroenen van hun straat en stimuleer opwekking lokaal door met micronetwerken energie op te wekken.
Vernieuwing woning markt - er zijn genoeg dorpen waar al tijden niet is uitgebreid en waar de vraag naar woningen toe blijft nemen. Helaas wordt er alleen rekening gehouden met senioren, vele senioren woningen en appartementen maar vele mensen willen juist liever vrij wonen, daar dit nog kan in Zeeland. Categorie 25 tot 45 jaar ongeveer wordt geen rekening mee gehouden en trekt dus weg naar andere provincies. In vele dorpen trekken belgen en mensen van buitenaf die niet participeren aan een samenleving, er bestaat geen dorpsgevoel of verenigingsgevoel waardoor de kern van dorpen verloren gaat. We wonen naast elkaar maar dat is het ook wel. Bijvoorbeeld in Hoek ook last van de 100 wegen die Hoek insluiten, wordt niet serieus genomen door provincie dat hier geluidshinder van is, naast de hinder van de fabrieken. Meer groenstroken of bossen zouden geluid en schadelijke stoffen kunnen absorberen. Uiteraard tolvrige tunnel zou iedereen in zeeland gelijke kansen geven, waar nu zeeuws vlamingen achtergesteld zijn.	Biodiversiteit is de grote uitdaging voor de komende eeuw, het zal onze toekomst bepalen. Er zijn zoveel factoren die de biodiversiteit aantasten, daarom moet er ruimte worden gegeven aan de bestaande natuur en natuurherstel.	Transport en infrastructuur 3	zonneparken nemen enorm veel plaats in en wat met de panelen nadien hoe worden die verwerkt? Vroeger had iedereen een waterput en was zelfbedruipend maar dat mag niet meer ,waarom nie
- Meer jeugd naar Zeeland halen (en vasthouden na studie) - woningmarkt bv in Burgh Haamstede wordt door 2de huisjes eigenaren onwenselijk 'opgeblazen' voor starters en mensen met kleiner budget. Bovendien dragen deze eigenaren niet bij aan de leefbaarheid van het dorp. 2de huisje alleen in daartoe ingerichte vakantieparken.	Duurzaam Zeeland (Zonder kerncentrale). Groen, meer bomen planten en bloemen zaaien. Schoon en opgeruimd.	Betere toegankelijkheid naar de rest van Nederland.	Heb moeite met plaatsen van zonneparken op land. Op daken verdedigbaar op land geen voorstander. Geldt ook voor windmolens, Gaat om juiste locaties met juiste hoogtes dus aanpassen aan beeldvorming. Plaatsing bij Industrieterreinen 1ste optie voor mij. Denk hierbij aan aantrekkingskracht voor wonen en toerisme.
Sociale woningen	Als er meer oog is voor biodiversiteit en weer samenwerken met de natuur komen deze punten vanzelf.	Barrières zijn te weinig (goed) openbaar vervoer en barrières voor fietsers door steeds meer autowegen maar ook over de Westerschelde. Moet vooral voor die groepen veel beter worden en ook graag korter en minder saai. (doorsteekjes maken). Met de speedpedalic moet een groot gedeelte van Zeeland goed bereikbaar zijn.	Zonnepanelen op daken in plaats van grote zonnepanelen te bouwen
Te weinig woningen voor terugkerende studenten. Onbetaalbare woningen voor éénpersoonshuishoudens.	havengebieden: goede locaties voor het opwekken van duurzame energie (kern, waterstof) maar: behoud ook genoeg kustgebied voor natuur, rust, en recreatie. uitzicht is ook belangrijk én een typisch kenmerk van Zeeland Biodiversiteit op Zeeuws niveau: behoud/stimuleer de juiste soorten op de juiste locatie.	Een belangrijke barriere is de Westerscheldetunnel. Bewegingsvrijheid zonder daarvoor een financiële barriere op te werpen. En het gemis van de aansluiting van een personenspoorlijn in Zeeuws-Vlaanderen met de rest van NL en de verbinding met Vlaanderen dient opgelost te worden. Alertheid bij de te grote druk van toerisme in de kustgebieden en 2e woning eigendommen.	Maar... persoonlijk vind ik de nieuwe windmolens voor de kust van Westkapelle vreselijk! De horizon vervuiling, de vervuiling van alle schepen die er dagelijks 7x(?) naartoe varen, de lichtvervuiling in de avond en nacht... Alles voor de natuur is vaak het motto, maar voor deze bouwswels, windenergie mag alles doorgaan?! De zeevogels en vissen hebben er last van, zo ook de scheepvaart, de visserij en het levert ook nog eens weinig banen voordeel op voor de Zeeuwen... zonder geld 'van de staat' zou het niet eens een haalbaar product zijn. Als inwoners hebben we hier helaas geen inspraak in gehad. Heel jammer dit!!
Ik mis : verbetering van de biodiversiteit En plaats voor de natuur	Hierin zou zelfs verder gegaan mogen worden; omzetten landbouwgrond in natuurgebieden om de toestroom aan recreanten over een groter gebied te spreiden	Actief programma uitrol elektrisch rijden en shared cars. Maak zones wie waar met welk vervoer mag komen. Nogal ruimtelijk gedacht, terwijl het ok om kwaliteit van samenleven gaat. Volgens mij 'kost' verkeer en infrastructuur juist ruimte, dat kan 40% minder.	Heb moeite met plaatsen van zonneparken op land. Op daken verdedigbaar op land geen voorstander. Geldt ook voor windmolens, Gaat om juiste locaties met juiste hoogtes dus aanpassen aan beeldvorming.
Zorg eerst maar eens voor, sociale woningbouw voor de jeugd ipv windmolens en vakantie parken.	Zoals eerder benoemd moet die allemaal gecompenseerd worden met extra natuuraanleg. We hebben vele kale polders en velden waar makkelijk bossen zouden kunnen komen. Het is zoeken naar natuurgebied om bijv te kunnen wandelen	verbreed landbouwwegen en breng markering (middenstreep) aan!	Kerncentrale is CO2-neutraal, veel vrachtwagens op een Central Gate in de oksel van De3Klauwenweg is dit absoluut niet. Daar bovenop komt nog de geluidsoverlast van de industrie in Vlissingen-Oost of Borsele-West!

Een landelijk probleem, waar vanuit de nationale politiek gelukkig ook steeds meer aandacht voor komt, is de groei van het aantal "huisjesmelkers" die de gewone mensen uit de woningmarkt drukken en woningen vervolgens voor hoge huurprijzen verhuren. Hoewel ik de huisjesbazen weliswaar begrijp (dit is een van de weinige overgebleven mogelijkheden om vermogen te laten renderen), geeft dit een enorme (financiële) druk voor de minder vermogende bevolking. Een oplossing hiervoor zou kunnen zijn dat bepaalde gebieden/wijken/etc aangewezen worden, waarin onderverhuur verboden is bijvoorbeeld. Dit zou in de bestemmingsplannen van de bebouwing gemeld kunnen worden. Als dit vanuit de landelijke politiek niet ondersteund wordt, dan zou er bijvoorbeeld ook een extra, hoge, provinciale belasting kunnen komen op onderverhuur. Het nadeel hiervan is dat het hoogstwaarschijnlijk direct wordt doorberekend in de verhuurprijs. Een andere mogelijkheid is de woningzoekenden een alternatief te bieden voor de 'woekerverhuur'. Bijvoorbeeld een provinciaal beheerde portfolio van huurwoningen. Over hoe hieraan invulling gegeven zou kunnen worden, heb ik wat ideeën, maar die zal ik hier niet melden om te voorkomen dat de tekst nog groter wordt.	Hou Zeeland groen ! en maak dit alle mensen die hier komen en zijn duidelijk dat ze dit moeten onderhouden. Dit gaat alleen ten voordele zijn van onze kinderen en hun kinderen.	Als Zeeland niet weer zo geschoffeed wil worden als met het marine-debacle (en nu opgescheept met huisvesting van criminelen!) en meer werkgelegenheid wil creëren, dan zal zij moeten zorgen voor een goede ontsluiting over ALLE eilanden. En daarmee ook Schouwen-Duiveland voorzien van 4-baanswegen (N57/N59). Daarnaast een treinverbinding van Rt-Goeree-Zierikzee-Middelburg-Vlissingen. De huidige druk op deze N-wegen rechtvaardigt al lang een verdubbeling van de capaciteit. Ik lees nu alleen maar verschil in reistijd terug van Walcheren t.a.v. trein en auto, maar op SD is dit verschil vele malen groter. Een snellere busverbinding is hiervoor geen oplossing. Kijk naar verschil in ontwikkeling van Walcheren t.o.v. Schouwen-Duiveland. Een goede infrastructuur is voor Zeeland van levensbelang om geen spook-provincie te worden.	Energietransitie
Woonruimte voor jonge starters (vooral ook huur) is essentieel om te zorgen dat Zeeland niet vergrijsd.	In Zeeland hebben we al een hele gezonde woonomgeving in vergelijking met sommige andere delen van Nederland en België. Nu is het natuurlijk nooit weg om meer groen (=nog betere luchtkwaliteit) te hebben. Een concreet voorbeeld hiervoor is om de landbouwgrond van boeren 'die ermee stoppen' om te bouwen naar 'mini-natuurparken': stukje nieuw bosgebied (met verschillende soorten beplanting) waar bewoners kunnen wandelen/sporten/ontspannen. Een andere mogelijkheid voor de 'hergebruik' van landbouwgrond heb ik vermeld bij het kopje "Zo min mogelijk uitstoot van broeikasgassen" (bamboe als isolatie/bouw materiaal).	T.a.v. genieten en opladen: ook graag veilig. Daarom doe ik een dringend beroep op creëren separate fietspaden voor heen- en teruggaand verkeer. En tevens separaat van wandelaars. Nu vaak bijna ongelukken door fietsers die slingerend om wandelaars moeten. Neem daarbij toenemend gebruik van e-bikes met hierdoor grotere verschillen in snelheden. Weer sowieso wielrenners van fietspaden. Deze weigeren zich over het algemeen aan te passen aan de drukte en schreeuwen iedereen de kant in. Vaak met levensgevaarlijke situaties tot gevolg.	Maar zegt niks, is te vaag. Broeikasgassen moeten echt fors worden teruggedrongen.
Mijns inziens is een grote uitdaging voor de gehele bevolking, zowel de autochtone als de nieuwkomers, te voorzien in passende woonruimte in een gezonde woonomgeving	meer oog voor biodiversiteit en samenwerken met de natuur.	Recreatie en toerisme 4	Beter kijken naar de vervuilende industrieën die rondom de Ooster- en Westerschelde de waterkwaliteit enorm beïnvloeden. Werken aan energietransitie en hergebruik in de breedste zin van het woord.
Vernieuwing van de woningmarkt moet zijn gericht op verminderen van het aantal recreatie- en vakantiewoningen en het vergroten van het woningaanbod voor senioren.	Biodiversiteits-inclusief denken moet de norm worden, niet iets bijzonders. Elke stap moet groen, duurzaam en natuurinclusief. Bomen moeten worden aangeplant, niet omgehakt. Bermen (ook die van het Waterschap!) moeten ecologisch worden beheerd. Dat kost geld, maar levert biodiversiteit op.	Als we zo trots zijn op ons landschap waarom wordt het dan zo verkwanseld en volgebouwd met recreatieparken?!	Denk wel goed na over een grote uitdaging die we in Zeeland hebben: grote afstanden tussen dorpen en steden. Tot nu toe veel personen met eigen vervoer (auto) naar het werk. Stimuleer elektrische oplossingen. Plaats meer bomen!!! deze houden water vast en zorgen voor verkoeling.
Vooraf punt vier is in mijn ogen van belang, woningmarkt moet niet vernieuwd worden maar behouden blijven en oude woningen terug leefbaar maken geen nieuwbouw meer aub, laat groen wat groen is daar is veel nood aan en geeft gezondheid. Barrières worden alleen maar gemaakt door de wetgeving niet door de bevolking.	Bio-diversiteit als doel op zich, wordt schromelijk overdreven, vooral als het om elk individueel gebied gaat. Maximale bio-diversiteit voor elk gebied, betekent overal heerlijk veel lucht, maar geen lucht om te ondernemen.	Waar komt de regie te liggen? Ik maak me zorgen over de toeristische druk, zowel voor mijn eigen woongenot ('s zomers zo druk dat ik me een vreemde voelen eigen provincie, genieten aan strand en zee is onmogelijk) als over de landschaps- en natuurkwaliteit. Overal verrijzen vakantieparken en bedrijventerrein, hoogspanningsleidingen, windmolens etc.	Een beter bewustzijn van het broeikas effect begint op de basisscholen, naar mijn idee handelen nog altijd teveel organisaties uit eigen (financieel) belang.
Ik zou straks na de sloop van de woningen langevieleweg,beste naar een flat gaan,maar omdat die zo duur zijn kan ik nooit verhuizen,nieuwbouw is nodig,maar wel met huur die ik kan betalen,goedkope woningen flats bouwen zou de oplossing zijn voor degenen die dan in een eengezins woning willen	biodiversiteit is o zo belangrijk en moet verbeteren elke dag weer.	Zeeland wordt teveel vakantiepark waarbij bewoners op het tweede plan komen met enkel oog voor toeristen waarbij project ontwikkelaars met gemeenten bewoners buiten spel zetten.	Beter kijken naar de vervuilende industrieën die rondom de Ooster- en Westerschelde de waterkwaliteit enorm beïnvloeden. Werken aan energietransitie en hergebruik in de breedste zin van het woord.
Maar geen woningen bouwen in buitengebieden en zeker niet op agrarische en natuur bestemmingen	Zolang er geen ontpoldering plaats vind en de natuur gebieden vrij toegankelijk blijven. Natuur word niet gemaakt maar ontstaat kijk maar wat het lange graven in perkpolder door een loonbedrijf heeft op gebracht !!	Genieten en opladen prima, maar niet met nog meer recreatiewoningen.	Als we niet achterblijven in groene en duurzame initiatieven trekt dit op den duur vast ook jonge getalenteerde mensen aan en dito carrière kansen.
Van belang voor senioren en starters passende woonruimte te ontwikkelen. Wel met voldoende leefruimte. Een appartement van 23 m2 staat voor mij gelijk aan iemand in een bezenkast stoppen. Dat geldt voor zowel oud als jong! Leg minimale woonoppervlakte van 75 m2 vast tegen acceptabele (huur)prijzen.	Het zou mooi zijn als de Provincie het aandurft om ECHTE NATUUR te creëren. Onder 'echte natuur' versta ik gebieden waar mensen voor 100 procent van af blijven. Dus niet maaien, kappen of branden. Maar ook geen 'doeltypen' of 'streefbeeld', waar het huidige natuurbeleid vol mee zit. En natuurlijk al helemaal niet jagen, maar ook geen soorten uitzetten. We laten de natuur geheel z'n gang gaan, ongeacht wat er komt. Echte natuur zien we nu alleen op tv of in de bioscoop. Als we besluiten om bij een flink aantal hectares onze handen er helemaal van af te trekken, dan krijgen we echte natuur ook in Zeeland.	Wij houden van onze provincie vanwege zijn weidsheid, natuur, landschap, kleinschaligheid, ruimte. De aantallen vakantiewoningen die gebouwd worden langs de kust bezorgd ons veel ongerustheid. Nu er een kustvisie is verplaatsen ontwikkelaars zich naar de zeedijken. Wij willen dat er geen buitendijkse toeristische verblijfsbebouwing op zeedijken plaatsvindt. Zowel Westerschelde als Oosterschelde moeten vrij blijven. En alleen dienen als bescherming tegen het water.	Om de Zeeuwse natuur en het landschap van Zeeland zo goed mogelijk te bewaren is het een overweging om, i.p.v. windmolens en zonneparken, kernenergie serieus in overweging te nemen!
Mee eens als ik hieruit begrijp dat we Zeeland zo gaan inrichten dat het voor jonge mensen aantrekkelijk is om in de provincie te wonen, ze een betaalbare starterswoning kunnen kopen en dat het een aantrekkelijke schone gezonde woonomgeving is.	Zeeland staat bekend om haar water en natuur. Dit moeten we optimaal behouden en stimuleren.	Stop uitbreiding van de toeristische sector. De leefbaarheid van de dorpen aan de kust is de afgelopen tien jaar door de toename van het aantal toeristen flink gedaald.	Zonneparken vragen extreem veel grond. Leg die panelen op daken.

Woonomgeving	Grotendeels mee eens: ik mis natuur als kernkwaliteit. Zeeland is een prachtig deltagebied. Het landschap is één, maar de natuur (vogels, zoogieren, etc) die daar gebruik van maken zijn uniek in Europa en worden door veel kenners uitermate gewaardeerd.	Er is al veel gezegd over de verstoring van de kust door de recreatieve druk. Kwantiteit zal nooit het belangrijkste moeten zijn. Dus waar de grenzen zijn bereikt moet men meer inzetten op kwaliteit, meer nadruk en herstel van de natuurlijke waarden. Laat nieuwe ontwikkelingen alleen toe in de stads- en dorpskernen die daarmee ook hun voorzieningen en het aanzien kunnen verbeteren.	Maar... persoonlijk vind ik de nieuwe windmolens voor de kust van Westkapelle vreselijk! De horizon vervuiling, de vervuiling van alle schepen die er dagelijks 7x(?) naartoe varen, de lichtvervuiling in de avond en nacht... Alles voor de natuur is vaak het motto, maar voor deze bouwsels, windenergie mag alles doorgaan?! De zeevogels en vissen hebben er last van, zo ook de scheepvaart, de visserij en het levert ook nog eens weinig banenvoordeel op voor de Zeeuwen... zonder geld 'van de staat' zou het niet eens een haalbaar product zijn. Als inwoners hebben we hier helaas geen inspraak in gehad. Heel jammer dit!!
De uitdagingen vergen een integrale aanpak waarbij het in stand houden van voorzieningen samenhangt met het aantrekken van jonge (hoogopgeleide) jongeren die in een stedelijke omgeving willen leven maar ook dichtbij natuur en recreatie. Er zijn in Zeeland geen grote steden maar het is ook in het belang van de plattelandsgemeenten dat de stedelijke gemeente (Vlissingen-Middelburg) de kar kan gaan trekken om die mogelijkheid te creëren.	Landschap en echte (!) natuur zijn belangrijk voor het geestelijk welbevinden. Als je nergens meer kunt ontsnappen aan de windmolens, de havencomplexen, de zeeschepen, de autowegen, de autogeluiden, de hekken, de prullenbakken en de uitgezette wandelroutes, dan sterft de ziel.	Denk eerst aan de Zeeuwen, voor je aan anderen zoals toeristen denkt! Groei heeft een houdbaarheidsdatum. Laat Zeeland niet in de zomer overlopen met toeristen	I.p.v. aardgas overschakelen op waterstofgas, de leidingen zouden daar voor geschikt zijn en hoeft er minder een beroep gedaan worden op (groene) elektriciteit.
Duurzaam Zeeland (Zonder kerncentrale). Groen, meer bomen planten en bloemen zaaien. Schoon en opgeruimd.	Zeeland staat bekend om haar water en natuur. Dit moeten we optimaal behouden en stimuleren.	Meer inzetten op kleinschalig en kwalitatief hoogwaardig toerisme. Massa-toerisme en huisjesparken exit!	Het is goed om zowel aan adaptatie als aan preventie te werken. Zo min mogelijk uitstoot van broeikasgas gaat voor mij als doelstelling niet ver genoeg. In 2050, en liefst eerder, moeten we naar een broeikasgassen uitstoot van nul gaan. Als we daarvan niet geloven dat het kan, als we daar niet op inzetten halen we het niet. Dus wees ambitieus en zet hier op in.
beperken overlast toerisme en beschermen natuur tegen bouw mist compleet	Beplant de honderden kilometers "kale"dijken met bomen.Zij vormen het milieuvverbeterende en groene decor van het open landschap. Vermijd de stelling "waar een boom staat kan geen suikerbiet groeien"	de druk van het toerisme op de leefbaarheid.	Zeeland is een van de provincies die het meest, en het snelst, zal merken van wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen. Daarom moeten we voorop lopen in de vermindering van uitstoot van broeikasgassen.
Als men de leegloop tegen wilt gaan in Zeeuws Vlaanderen/. Zeeland is er dringend een aanpak nodig. Een gedegen opleidingsmogelijkheid met culturele bewaking als restaureren ipv nieuwbouw en de gezinnen toekomst geven door stranden op te spuiten. Nu moeten wij vanuit Terneuzen al minimaal een half uur auto rijden om aan het strand te raken, met te weinig parkeerplaatsen als bijkomende frustratie.	De zak van Zuid-Beveland is prima zo, er moet helemaal niks veranderen !! Rust, Ruimte en Natuur is heel erg belangrijk dat dat zo blijft. Er is al veel te veel verpest	Laat ik voorop stellen: minder recreatie! Onze provincie is al overspoeld aan het worden met toeristen. Vergeet "lucht" ook niet, Vliegvelde Midden Zeeland en Defensie veroorzaken samen onevenredig veel overlast. Biodiversiteits-inclusief denken moet de norm worden, niet iets bijzonders. Elke stap moet groen, duurzaam en natuurinclusief. Bomen moeten worden aangeplant, niet omgehakt. Bermen (ook die van het Waterschap!) moeten ecologisch worden beheerd. Dat kost geld, maar levert biodiversiteit op.	Dus geen kerncentrales
Een schoon, open en betaalbaar Zeeland, ook voor jongeren, maar ook waar de oudere " Zeeuw" zich nog steeds aan kan spiegelen.	Tot slot wil ik pleiten voor veel meer bomen en écht bos in Zeeland. Er zijn een paar noemenswaardige bossen, maar dat is echt heel mager als je ons vergelijkt met andere provincies. De 'openheid' van het Zeeuwse landschap wordt tevens steeds minder waardevol omdat er aan de horizon simpelweg steeds meer 'rommel' opdoemt. Bomen breken het zicht wat dat betreft en dragen bij aan leefbaarheid en klimaatopgave. De bomen die het Rijk heeft gepland zijn een leuke start. Ik daag de Provincie uit zich niet neer te leggen bij wat er daarmee op ons afkomt, maar juist actief met gemeenten en inwoners nog veel meer bomen te planten.	Zeeland vind een balans in Genieten en opladen voor eigen bewoners en toeristen van elders. Toerisme is belangrijk voor de provincie maar moet niet het primaire verdienmodel zijn. Toerisme moet passen in het waarderen en beschermen van het landschap. (dus niet de hele kust vol met bebouwing!)	Duurzaam Zeeland (Zonder kerncentrale).
Persoonlijk vind ik dat we in Zeeland nog achterlopen als het gaat om bevolkingssamenstelling: hoewel Nederland multicultureel is, zie ik dat in Zeeland nog te weinig terug. Ik denk dat het hierbij belangrijk is dat we Zeeland vooral aantrekkelijk maken voor iedereen. Banen creëren, moderne scholen, goede zorg, aantrekkelijk voor jonge mensen.	Biodiversiteit moet ontzettend hard gestimuleerd worden en vooral ook in onze woonomgeving en in de landbouw waar dat helemaal niet zo moeilijk is. Men weet hoe het moet, het moet alleen nog uitgevoerd worden.	Het mooie Zeeuwse landschap wordt te grabbel gegooid voor het toerisme.	Er staat in 2020 een tweede kerncentrale in Borsele
Stop met bebouwing, wordt niet zoals in Vlaanderen waar iedereen naast elkaar woont ! Heel weinig mensen kennen hun burens en de natuur verdwijnt dan ook !	Er is voldoende biodiversiteit aanwezig, maar je moet het wel willen zien. Verbeterpunten zijn brede grasstroken bij snelwegen. Hier kan meer biodiverse planten gerealiseerd worden. Veel boerenbedrijven hebben al zonnepanelen en goed bezig met duurzame ontwikkelingen.	Toerisme is belangrijk, maar de Zeeuwen zijn het allerbelangrijkst. Zorg voor een gezonde balans en behoudt het draagvlak. Investeer niet enkel in de populaire kuststrook	Zonneparken niet op productief land. Eerst op daken en daarna afwegingen maken of zonneparken op land nodig is. Het Zeeuwse land is vruchtbaar en nodig voor agrarische voedselproductie.
Een stop op het bouwen van (lelijke) parken met bungalows die een groot deel van het jaar leeg staan. Geef ruimte aan duurzame initiatieven van burgers, zoals tiny houses of een buitenschool.	In openbaar groen veel nuttige planten en bloemen zaaien en planten voor de bijen, goede bienhôtels plaatsen. De natuur zijn gang laten gaan op meer plaatsen.	Stop die verschrikkelijke recreatiewoningen / parken en daar waar mogelijk, sloop ze!	Betrek burgers bij het vergroenen van hun straat en stimuleer opwekking lokaal door met micronetwerken energie op te wekken.
Probeer bij de woningmarkt regie te nemen en niet elke gemeente haar eigen vrijbriefje te geven: de woningmarkt vraagt niet om "telkens weer een polder volbouwen met eengezinswoningen met tuintjes" maar om betaalbare woningen bij voldoende voorzieningen (op loop/fietsafstand). Verdichten, niet uitbreiden. OV kan hierin veel betekenen. Een gezonde woonomgeving betekent volgens mij voldoende groen: genoeg bossen en natuurgebieden, zet landbouwgrond zoveel mogelijk om in natuur, niet in woningbouw.	Veel meer groen overal, Park Molenwater was heerlijk koel en nu moest het open worden en dit was helemaal fout. Het esthetische is niet het belangrijkste, er moeten meer verrommelde stukken komen overalvoor de biodiversiteit. bv de bedreigde zomertortel houdt hiervan en hopelijk gaat het snel beter met deze vogel. Hij komt graag in b.v. zuid beveland en rond westkapelle. Daar is het landschap geschikt. Zo moeten er veel meer plekken komen in Zeeland.	Verkoop de kust niet aan investeerders. Houd de rust. Dat is de parel die men moet koesteren en dat kunnen we zonder nog meer toeristen. Zeeland betekent RUST. Het aantal ondernemers is beperkt en kortzichtig, dus laat hen geen (grote) rol meer spelen. Stop met ontwikkelingen zoals in Cadzand en Veerse Meer	Vermijd versnippering van windmolens en zonnepaneel locaties.

Wat de woningmarkt betreft wil ik nog het volgende opmerken. Ik ben een groot voorstander van een zo open en ongeschonden mogelijk buitengebied. Dus vooral bouwen in de steden en dorpen. Inbreiden dus. En zo min mogelijk het buitengebied aantasten met bouwwerken om het weidse karakter van onze provincie in stand te houden. Levert meer dag genoeg bouwruimte op mijns inziens!!	Genieten van natuur en opladen in het landschap indien rekening wordt gehouden met natuur! Recreatiedruk is nu al op veel plekken veel te hoog met als gevolg een achteruitgang van de kwaliteit van natuur. Veel Natura 2000 doelstellingen van onze Deltawateren worden niet gehaald! Er moet dan wel een duidelijk zoneringsplan zijn. Kitesurfen is leuk maar is slecht voor kwetsbare natuur.	Recreatief verblijf in het achterland ontwikkelen en niet verder uitbreiden aan de kust.	Waterveiligheid
Verandering van de bevolkingssamenstelling is geen goed idee. Voorbeeld zijn de vele belgen die komen wonen in zeeuwsch vlaanderen. Zij hebben een negatieve invloed op de woningmarkt en het verkeersbeeld. Ook een negatieve sociale invloed vind plaats	Landschap	Behouden van mooie fiets en wandelroutes Maar niet alles hoeft altijd toegankelijk te zijn, sommige plaatsen met rust laten waar dit nodig is.	Aanpassen aan hitte, droogte en overstromingen -- Het aanpakken van de piekbelastingen op het rioolnetwerk door de piek-neerslagen en opvolgende perioden van droogte is een van de grootste uitdaging van de nabije toekomst. Met dit soort grote vraagstukken probeer ik altijd de oplossing te vinden in de natuur. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om in bebouwde gebieden meer ruimte te maken voor waterindringing in de grond en het inzetten op bijvoorbeeld dak- en geveltuinen: de verplaatsing van water door grond met wortels van planten is significant langzamer dan vrij-stromend water. Op deze manier zal gevallen regen op een daktuin veel later bij de regenpijp komen dan regen wat op een kaal dak zal vallen. Als de regen dan vervolgens ook nog een omlaag moet druppelen door een geveltuin, is er een nog sterkere afgifte-vertraging. Het doel is afvlakken van de neerslagpiek, en dat bereik je hiermee. Met betrekking tot de toename van hitte in bebouwde gebieden kan gekeken worden naar de natuurkunde: hoe donkerder iets van kleur is, hoe minder van het lichtspectrum wordt teruggekaatst. Met andere woorden: als zonlicht valt op iets WITS, dan wordt er nagenoeg geen zonlicht opgenomen door het materiaal en nagoeg alles weer weerkaatst. Als zonlicht valt op iets ZWARTS, dan wordt nagenoeg al het zonlicht door het materiaal opgenomen en vervolgens uitgestraald als warmte. Zonnestraling op zichzelf is GEEN warmte, maar het wordt pas omgezet naar warmte op het moment dat het ergens op valt. Denk maar aan het verschil in temperatuur binnen in een witte of zwarte auto. Concreet: stimuleren van het wit maken van gebouwen en betrating. Voorbeeld: Santorini.
Voor mij terugdringen verstening. Dus minder parkeerplaatsen in de steden. Verplicht groen % per km2. Meer ruimte rondom bomen die er zijn i.p.v. parkeren de ruimte geven. Langs alle huizen geveltuintjes van 0,5 m - inleveren van straatruimte. Actief programma uitrol electrisch rijden en shared cars. Maak zones wie waar met welk vervoer mag komen.	Zoals aangegeven dienen er stranden opgespoten te worden bij Terneuzen.	Circulaire economie	Zo min mogelijk uitstoot van broeikasgassen -- Dit is een lastig onderwerp, omdat er veel factoren in meedelen. Ook zijn er onderdelen die nagenoeg niet te verbeteren zijn, zoals de scheepvaart door de Westerschelde wat een bron is van uitstoot (een aantal van de grootste zeeschepen ter wereld hebben samen evenveel uitstoot als AL het wegverkeer ter wereld bij elkaar). Een ander duo is de manier van opwekken van energie en het verbruik van energie. Minder verbruik door betere isolatie, efficiëntere apparaten en bewuster energieverbruik bij bedrijven en in huis = minder opwekking nodig. In Zeeland hebben we veel zonuren (ieder jaar een strijd tussen Vlissingen en Den Helder om de meeste zonuren van NL), wat opgevangen zou kunnen worden door zonnepanelen. Anderzijds, de haven en industrie (en bijbehorende uitstoot!) van Antwerpen is maar een heel klein stuk de Westerschelde op. Het is interessant om te discussieren over wat zinnig en, vooral, over wat onzinnig is op het gebied van het verminderen van de uitstoot. Het probleem kan ook vanuit een ander perspectief benaderd worden, namelijk: hoe kunnen de uitgestoten broeikassen weer gebonden worden? Dit kan door nieuwe stukken bos aan te planten of bijvoorbeeld snel groeiende planten (bamboe) in te zetten: de plant laten groeien en vervolgens weer kappen en opnieuw beginnen. De gekapte stukken bamboe hebben CO2 opgeslagen in het plantmateriaal. Als dit dan vervolgens gebruikt zou worden als bijvoorbeeld isolatie van gebouwen, wordt de CO2 in feite uit de lucht gehaald en opgeslagen. In samenwerking met kennisinstellingen (bv. HZ Kenniscentrum) kan een onderzoek gedaan worden naar welke plantensoorten hier het meest geschikt voor zouden zijn.
Onlangs las ik dat er in Zeeland véél meer inwoners zouden moeten wonen. Daar ben ik het helemaal mee eens. Dat zou ook positief zijn voor de werkgelegenheid; betere c.q. snellere verbindingen met Brabant en de Randstad. Dit zou ook niet ten koste hoeven gaan van de punten 1 t/m 3 (er is immers ruimte in overvloed). En nog een mogelijkheid: Waarom zou je je niet (naast werkgelegenheids-projecten) gaan focussen op ouder wordende mensen? Door kernkwaliteiten 1 t/m 3 kun je ze verleiden naar hier te komen , waarna een enorme stimulans ontstaat voor woningbouw, zorg, verbindingen, voorzieningen e.d. mèt de daarbij behorende werkgelegenheid en carrière-kansen. Bovendien heb je dan ook een unique-selling-point.	Ook hier weer kloppend met wat Zeeland was, niet meer helemaal is maar hopelijk wel blijft. Een land van ruimte, rust, water en vrije verre zichten	Kringlopen niet sluiten maar stimuleren. Een strandpaviljoen gebouwd uit afval hout bijv. is al een stap.	Belangrijkst: Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld. Waterschaarste is er niet alleen in Afrika en Azië, maar ook hier. We zien het alleen nog niet.

In punt 1 wordt genieten en opladen genoemd, met daarbij één keer het woord fiets. Maar wat zeker in dez coronatijd is gebleken dat wandelen een zeer belangrijke factor is voor het welbevinden tegenover de gedachten aan de crisis. Wandelaars zitten veel dichtter met hun neus op het Landschap, ervaren de Historie veel directer. Het gemis aan een wandel(natuur) gebied dichtbij de woonplek is nog nooit zo duidelijk gevoeld als tijdens de coronaperiode. Neem iets op in de visie dat het wandelen nog beter mogelijk maakt. Enkel voorbeelden: bescherm gemarkeerde wandelroutes; voorkom barrières door (rond)wegen, spoorlijnen, brede waterafvoerkanalen e.d.; bevorder openbaar groen met paden binnen de woonwijken.	Waarderen, beschermen en ontwikkelen van het mooie Zeeuwse landschap. Het landschap is altijd in ontwikkeling geweest, Zeeland van nu is niet zoals het 200 jaar geleden was en over 200 jaar zal het weer anders zijn. Wees adaptief en zie hierin kansen.	Minder plastic! Meer oog voor kringloop, hergebruik van materialen.	Het ontbreekt in Zeeland aan de bescherming van dijken en dijkwateren. Vorig jaar werd 100 meter oorspronkelijke Zeedijk geëgaliseerd. De landbouw maakt door de steeds vergrotende percelen van Zeeland een NOORDOOSTPOLDER. Bescherm in de omgevingsverordening de wordingsgeschiedenis van Zeeland door dijken extra te beschermen
Te weinig betaalbare koopwoningen. Te veel steen in de tuinen. Te weinig oog voor biodiversiteit.	Ons uniek beeld als Delta binnen de stedelijke 'driehoek' dient gekoesterd te worden. Anders wordt alles een eenheidsworst.	- Hoogwaardig.....: hoe kan je het hier mee oneens zijn? - Sluiten kringlopen.....toelichting wat hiermee wordt bedoeld	Op welke wijze worden onze dijken en duinen in de omgevingsvisie beschermd? Ik meen, dat daar extra aandacht nodig is met het oog op de stijging van de zeespiegel in deze eeuw.
Omgevingsvervuiling door hoogbouw in kustgebieden	Voor mij een groot punt, breng je bij het uitvoeren van je plannen zeker niets of niemand in gevaar? vroeg of laat? ben je niet zeker doe het niet, alles zal keren indien het niet goed vanuit een zuiver hart is gebeurd (dat zie je nu volop gebeuren) Laat de natuur wat meer haar gang gaan , die kunnen we echt niet bestrijden die is veel sterker dan wij en daar liggen ook alle antwoorden om zowel hier als elders in de wereld oplossingen te bieden, er is genoeg voor iedereen, alles wat we nodig hebben is er al, maar het is veel te veel verdeeld en niet eerlijk. Dus als ik een tip mag geven en dan nu vooral over zeeland, zeeland is kenmerkend voor zijn water, uitzichten, uitwaaien, ruw en fors, wel maak dit nog meer zichtbaar met mooie natuur en een omgeving waar het fijn is om te vertoeven. Steden en woonwijken en winkelcentra en industrie zijn er meer dan voldoende (ze staan allemaal voor de helft leeg) speel in op gezondheid, natuur, milieu, parken , bos , groen, water, fauna en flora, uniekheid, wijheid,	Sluiten van (Water)kringlopen essentieel. Decentraliteit om goedkoper en beter medicijnresten te verwijderen en waterhergebruik vanuit verschillende kanten te bewerkstelligen. Op naar "Green Cities".	Het ontbreekt in Zeeland aan de bescherming van dijken en dijkwateren. Vorig jaar werd 100 meter oorspronkelijke Zeedijk geëgaliseerd. De landbouw maakt door de steeds vergrotende percelen van Zeeland een NOORDOOSTPOLDER. Bescherm in de omgevingsverordening de wordingsgeschiedenis van Zeeland door dijken extra te beschermen
Bescherm de Zeeuwse vergezichten. Denk niet randstedelijk maar Zeeuws. Omarm onze wijde blikken, wees terughoudend in kustbebouwing en hoogbouw.	Ons uniek beeld als Delta binnen de stedelijke 'driehoek' dient gekoesterd te worden. Anders wordt alles een eenheidsworst.	Een nieuwe economie moet er voor zorgen dat de kringloop gesloten wordt, daar kan Zeeland een rol in spelen met chemie, water en landbouw gerelateerde kennis.	Hoe houden we Zeeland aantrekkelijk en bewoonbaar (mede gelet op de zeespiegelstijging)
Waarom zou je je niet (naast werkgelegenheids-projecten) gaan focussen op ouder wordende mensen? Door kernkwaliteiten 1 t/m 3 kun je ze verleiden naar hier te komen , waarna een enorme stimulans ontstaat voor woningbouw, zorg, verbindingen, voorzieningen e.d. mèt de daarbij behorende werkgelegenheid en carrière-kansen. Bovendien heb je dan ook een unique-selling-point.	Pas op, dat het oorspronkelijk landschap van Zeeland niet te veel verrommelt. Pas ontwikkelingen goed in	Begrijp het sluiten van de kringlopen niet in dit verband	Zoet water
Het is juist het groen dat overal onder druk staat. Het groen in de stad of dorp vergroot de cohesie en het gevoel van veiligheid. We moeten er bewust van zijn dat project ontwikkelaars andere belangen hebben.	Door de schaalvergroting van de landbouw wordt Zeeland een vlak gebied zonder andere nuancering dan de gewassen die er op staan. Boeren hebben vlak land nodig om efficiënt te produceren en hebben soms geen oog voor de opbouw van het landschap in de historie. In Arnemuiden werd een 100 meter oude dijk geëgaliseerd. De provincie en de gemeente hadden in hun omgevingsvisie/bestemmingsplannen geen beschermende maatregelen beschikbaar. Landschappelijk en cultuur historisch horen de dijken en watergangen bij het verhaal van de ontwikkelingsgeschiedenis van Zeeland. Bij Arnemuiden zijn waterlopen gedempt. Dijken en historie die het landschap nog 'vertelt' moeten beschermd worden of door de provincie of door de gemeente. Er is al veel te veel plat Zeeland!!	Kringlopen zo dicht mogelijk bij de basis houden. Dus in- en uitvoer van producten zoveel mogelijk beperken. Gebruik van eigen producten in eigen gebied.	Essentie in hergebruik water vanuit industrieën in landbouw en opwaardering Zeeuwse Akkers.
Voor mij terugdringen versterking. Dus minder parkeerplaatsen in de steden. Verplicht groen % per km2. Meer ruimte rondom bomen die er zijn i.p.v. parkeren de ruimte geven. Langs alle huizen geveltuintjes van 0,5 m - inleveren van straatruimte.	In openbaar groen veel nuttige planten en bloemen zaaien en planten voor de bijen, goede bijenhôtels plaatsen. De natuur zijn gang laten gaan op meer plaatsen.	Al klinkt 'sluiten van kringlopen' bijna negatief, als je niet zo thuis bent in de materie.	Als een bedrijf wil uitbreiden , dan zal hij gebruik moeten maken van bestaande bedrijfsgrond. Waardoor er automatisch een vernieuwing plaats vind op oudere bedrijfsterreinen
als dat maar niet betekent dat Zeeland vol gebouwd wordt en we een tweede Randstad worden;	Veel meer groen overal, Park Molenwater was heerlijk koel en nu moest het open worden en dit was helemaal fout. Het esthetische is niet het belangrijkste, er moeten meer verrommelde stukken komen overalvoor de biodiversiteit. bv de bedreigde zomertortel houdt hiervan en hopelijk gaat het snel beter met deze vogel. Hij komt graag in b.v. zuid beveland en rond westkapelle. Daar is het landschap geschikt. Zo moeten er veel meer plekken komen in Zeeland.	Stop met uitputten van deze aarde: alles wat we maken, moeten we gebruiken, en weer kunnen recyclen. We hebben te lang de aarde vergiftigd. We hebben de juiste kennis nu om duurzaam en circulair met grondstoffen, producten en energie om te gaan.	Aanleggen van zoetwaterbassins (vullen in najaar met rivierwater en regenval en verbruiken in voorjaar en zomer). Versnelde aanleg voldoende oplaadpalen voor auto s en fietsen in heel Zeeland, stimuleren fietssnelroutes. Innovatie landbouw en investeren in nieuwe gewassen.

Zorg bij vernieuwing dat je ook het oude karakter niet verliest van de dorpen en steden.	Het gemis aan een wandel(natuur) gebied dichtbij de woonplek is nog nooit zo duidelijk gevoeld als tijdens de coronaperiode. Neem iets op in de visie dat het wandelen nog beter mogelijk maakt. Enkel voorbeelden: bescherm gemarkeerde wandelroutes; voorkom barrières door (rond)wegen, spoorlijnen, brede waterafvoerkanalen e.d.; bevorder openbaar groen met paden binnen de woonwijken. Klimaatbestendig: in Terneuzen worden nog al wat struikvakken in de plantsoenen veranderd in grasvelden. Struiken en bomen zorgen niet alleen voor opname van CO2 en stof, maar zorgen ook zeker in de bebouwde kom voor warmereductie, ook zorgen ze voor wind- en zonbeschutting. Bij grasvelden heb je dat allemaal niet!	-- Hoogwaardig (her)gebruik van producten, grondstoffen en energie -- Het hergebruiken van producten en materialen is in mijn ogen een zeer duurzame oplossing, met de nadruk op reparatie. De grote uitdaging hierbij is cultuur en mindset: waarom zou je oude schoenen laten repareren bij de schoenenmaker als je voor een paar tientjes extra nieuwe schoenen kunt kopen? En het is toch helemaal niet 'cool' om oude schoenen te blijven behouden? Gelukkig is er wel al een opkomende trend voor het 'refurbishen' van telefoons en vergelijkbare apparaten. Waarom zou dit niet doorgetrokken kunnen worden naar bijvoorbeeld het refurbishen van andere producten zoals meubilair, kasten, magnetrons, etc. Als de mindset omgebogen kan worden naar: "eerst proberen te repareren en dan pas iets nieuws kopen", is de eerste stap gezet. De volgende stap zou zijn om echt kapotte producten alsnog in te zetten in een andere rol. Denk aan oude kastplanken die verzaagd kunnen worden naar uithangborden, onderzetters, etc. Over concrete oplossingen heb ik nog niet nagedacht. De eigenlijke vraag is: Hoe steken we de uitspraak "Zuunige Zeeuw" in een modern jasje? -- Sluiten van kringlopen -- De associatie die ik hiermee als eerste krijg is het bijvullen van je eigen glazen fles bij de melkboer zoals vroeger. Op deze manier is er geen bijkomend afval van verpakkingsmateriaal. Over hoe dit concept verder toegepast kan worden op de moderne tijd heb ik nog niet nagedacht.	Klimaatbestendig: zorg dat het zoete regenwater beschikbaar blijft in droge periodes, dus bewaar het en pomp het niet de zoute zee in.
Klimaat bestendig zou je er voor kunnen kiezen huizen en gebouwen hoger te plaatsen als het openbaar terrein = straten en parken, zij vangen de vele regen op en het dringt niet zo snel de bebouwing binnen.	Voor al in de buitengebieden is de zon zomers ondragelijk en s winters is er nergens beschutting voor mens en dier. Het is slechts productieland waar weinig liefde uitspreekt. Een toerist mag geraakt zijn door de rust en ruimte maar eigenlijk leeft er niets.	Sluiten van kringlopen kun je niet tegen zijn, maar zegt eigenlijk niets. Maakt nog al uit of kringloop op niveau van provincie gesloten wordt of op europees niveau	Leg zoetwater spaarbekkens aan.
Bestaande huisvesting goed onderhouden en nieuwbouw zoveel mogelijk concentreren in de grotere kernen en kleinschalige nieuwbouw in de dorpen.	Pas op, dat het oorspronkelijk landschap van Zeeland niet te veel verrommelt. Pas ontwikkelingen goed in	er zijn al genoeg grondstoffen MISbruikt ! geef voorrang aan hergebruik, maakt geld beschikbaar voor nieuwe technieken te maken om grondstoffen terug te kunnen gebruiken	Opslag van zoet regen water is het sleutelwoord .
als dat maar niet betekent dat Zeeland vol gebouwd wordt en we een tweede Randstad worden; daarnaast is het ook belangrijk hierin klimaat en duurzaamheid een plek te geven	Door een totaalvisie te hebben op Zeeland én op regio- en lokaal niveau moet het kunnen lukken een gebalanceerd landschap te creëren en behouden. De grootste uitdaging voor Zeeland ligt wat mij betreft in 'verrommeling' van het landschap. Overal komt iets. Overal staat iets. Door streng te zijn en voldoende ontwikkelvrije zones te creëren bescherm je op lange termijn het landschap.	Dit is een heel belangrijke doelstelling in het vormgeven van onze toekomst. Zeeland heeft belangrijke troeven in handen voor het sluiten van de kringlopen met de agri en het water. Wel is essentieel niet alleen op hergebruik van producten, grondstoffen en energie te focussen maar zeker ook op minder en slimmer gebruik van resources. Dit is een landelijk of zelfs Europees/globaal thema waar Zeeland een aantal speerpunten moet kiezen om een voorbeeld lokatie te kunnen zijn. Groningen en Limburg zijn daarbij goede voorbeelden.	Extreme droogte in de zomer is inmiddels een grote bedreiging voor Zeeland. Een andere manier van watermanagement moet zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Het regenwater dat in de winter overvloedig valt, moet wordt gebufferd om in de zomer de droogte mee te verzachten.
Zorgen voor gezonde leefomgeving (o.a. gezonde lucht) is het belangrijkste voor mij. Maar zeker ook de noodzaak van toegankelijke voorzieningen. Niet alles maar volbouwen maar mooie groene wijken en sommige plaatsen zoals Cleene Hooghe met rust laten. Geen nieuwe wegen meer.	Ook absoluut geen horizon vervuiling erbij !!! De horizon is nu al te veel vervuild door huizen / gebouwen, wegen, windmolens enz enz	Circulaire economie moet het uitgangspunt worden voor alle (toekomstige) activiteiten	Leg zoetwater spaarbekkens aan.
De zak van Zuid-Beveland moet zo blijven zoals het nu is. De rust, ruimte en de natuur dus GEEN mensen erbij. Het is er nu al over over over bevolkt.	Veel meer kleinschalig landschap	Hergebruik en recyclage is een must maar nog beter is producten die schade veroorzaken hoe dan ook , niet op de markt brengen ,zo simpel is het , dan kan het ook geen schade aanbrengen die we later weer moeten oplossen. Sluiten van kringlopen is goed als het goed wordt opgevolgd en zoals ik hierboven al zei indien het van het beginproduct niet schadelijk is.	Klimaatbestendig: zorg dat het zoete regenwater beschikbaar blijft in droge periodes, dus bewaar het en pomp het niet de zoute zee in.
Onderwijs	Deltawateren	Gelijktijdig belasten cq niet vergunnen van wat vervuילend is: logistiek, industrie. Benoemen van aantallen jobs in nieuwe sectoren en investeringen benoemen.	er is traditioneel veel water afgevoerd bij overlast, er moet nu ook aandacht komen voor waterberging m.n. in de landbouw via een gebiedsgerichte aanpak
De economie, gezond natuur-en milieu beleid, en een tevreden goed opgeleide bevolking zijn afhankelijk van kennis. Zeeland moet zich meer richten op kennis en niet conservatief blijven steken in de verdiensten vann het verleden.	Graag stevig inzetten op meer zout en getijden buitendijs, ontpoldering, en ook op beleid voor meer natuur en bos binnendijs	van belang is dat het makkelijk wordt om te scheiden en het ook weer terug te zien als grondstof in een nieuwe product. het is nu veel makkelijker om alles op 1 hoop te gooien maar we moeten verpakkingsafval vermijden en schoon scheiden en daar dan mooi zeeuwse producten van maken.	Geef de landbouw de mogelijkheid om zoetwaterbekkens aan te leggen, werk ze niet tegen. Stimuleer dit dan ook.

Richt één focal point in waar eco-toerisme, onderwateronderzoek (marine onderzoek) en een totaal Experience beleving kan samenkomen. Ook interessant voor onderwijsinstellingen voor onderzoek MBO/HBO en Uni	ad 1.& 2. Zeeland mist enorme kansen in de 3de dimensie. 43 miljoen dagjesmensen die geen mogelijkheid hebben om in Oosterschelde kennis te nemen van het mooiste onderwaterpark van west Europa. Bovendien versnipperd aanbod van onderzoek en experience in NP Oosterschelde. Richt één focal point in waar eco-toerisme, onderwateronderzoek (marine onderzoek) en een totaal Experience beleving kan samenkomen. Ook interessant voor onderwijsinstellingen voor onderzoek MBO/HBO en Uni	Circulaire economie moet het uitgangspunt worden voor alle (toekomstige) activiteiten	Klimaatadaptatie
Helemaal eens met het gemis aan scholing- en carrière kansen. Ik ben geboren en getogen in West-Zeeuws-Vlaanderen. Voor mijn opleiding ben ik naar Nijmegen moeten gaan, omdat deze niet in Zeeland werd gegeven (Medische Biologie). Vervolgens heb ik een carrière-switch moeten maken om in West-Zeeuws-Vlaanderen te kunnen werken: er wordt namelijk nauwelijks medisch onderzoek gedaan in Zeeland. Ik heb zelf gekozen om een ander vak te beoefenen dan mijn passie, omdat mijn liefde voor Zeeland te groot is. Maar als we ook inwoners willen aantrekken van buiten Zeeland, of het weggaan van jongeren willen tegenhouden, moeten we zorgen dat alle sectoren in Zeeland te studeren en te werken zijn. Zoals meerdere wetenschappelijke Zeeuwen zeggen: "je moeten kiezen: Zeeland of Wetenschap, beiden gaat niet".	Erfgoed	van belang is dat het makkelijk wordt om te scheiden en het ook weer terug te zien als grondstof in een nieuwe product. het is nu veel makkelijker om alles op 1 hoop te gooien maar we moeten verpakingsafval vermijden en schoon scheiden en daar dan mooi zeeuwse producten van maken.	Aanpassen aan wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen, mee eens. Zo min mogelijk uitstoot van broeikasgassen, wanneer betere technieken/alternatieven op de markt komen
Het 'gebrek aan scholings-kansen', ben ik het niet mee eens. Er is een breed scala aan beschikbare MBO en HBO opleidingen beschikbaar in Zeeland. Enkel de universitaire opleidingen missen in Zeeland, wat dan weer wel een groot risico met zich meebrengt: hoog opgeleide Zeeuwen worden vaak verleid te blijven wonen en werken in de grote steden. Dit heeft naar mijn mening 2 oorzaken: het gebrek aan baankansen "thuis in Zeeland", maar ook het feit dat er over het algemeen toch een sociaal netwerk opgebouwd is of een partner gevonden is in de studentenstad. Deze uitdaging verdient het om verder uitgediept en geanalyseerd te worden, zodat de vinger op de zere plek gelegd en actie ondernomen kan worden.	Gemeente Terneuzen breekt historie af voor kille nieuwbouw. Respecteer de historie die wij hier hebben en bewaak dit ook op scholen.	ontwerpen met oog voor hergebruik, goede voorlichting geven te beginnen op alle niveaus van scholen. Burgers goed voorlichten en de mogelijkheid geven makkelijk afval te scheiden. Soms moeten mensen toch redelijk ver naar de glasbak	Klimaatbestendig: in Terneuzen worden nog al wat struikvakken in de plantsoenen veranderd in grasvelden. Struiken en bomen zorgen niet alleen voor opname van CO2 en stof, maar zorgen ook zeker in de bebouwde kom voor warmtereductie, ook zorgen ze voor wind- en zonbeschutting. Bij grasvelden heb je dat allemaal niet!
Mee eens maar veel te smal. Voor een innovatieve economie is duurzaamheid een absolute voorwaarde maar geen doel op zich. Hiervoor is een sterk kennis- en onderwijsnetwerk belangrijk met ruimte voor experiment en kwaliteitsverbetering.	Zorg bij vernieuwing dat je ook het oude karakter niet verliest van de dorpen en steden.	het begrip kringloop is niet gedefinieerd, is omstreken (tot waar ligt de kringloop: zeeland, nederland, EU?)	Zeeland is een van de provincies die het meest, en het snelst, zal merken van wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen. Daarom moeten we voorop lopen in de vermindering van uitstoot van broeikasgassen.
Voldoende scholing en carrière kansen om voor duurzame verdienkansen voor alle Zeeuwen.	De doelstelling en acties bij erfgoed bieden kansen voor het behoud van erfgoed. Ook zijn er kansen voor het gebruik van erfgoed voor maatschappelijke en economische doelen. Een voorbeeld van een risico is onvoldoende geld voor onderhoud. --> Creatieve ideeën van bewoners die aanpassingen willen doen aan hun (boeren)bedrijf dienen gestimuleerd te worden en niet tegen gewerkt. Ze weten zelf wat mooi is in hun omgeving. De eigenheid en functionaliteit van (bij)gebouwen. Zonder bemoeizucht van bijvoorbeeld een dorpsbouwmeester en overige machthebbende ambtenaren.	Recycling van grondstoffen is prachtig wanneer het ook economisch rendabel gemaakt kan worden. Dat is een grote uitdaging op landelijk of europees niveau. Ook kringlopen zijn niet altijd lokaal/provinciaal; in Brabant is een mestoverschot en in Zeeland een mesttekort.	I.p.v. aardgas overschakelen op waterstofgas, de leidingen zouden daar voor geschikt zijn en hoeft er minder een beroep gedaan worden op (groene) elektriciteit.
Er zijn ook in Zeeland veel mensen die tekort hebben aan inkomsten en/of scholing, en zich daardoor buitengesloten voelen. En dus ontevreden zijn! En dus gevoelig zijn voor ideeën die niet constructief zijn voor het goede reilen en zeilen van de maatschappij! Verbetering daarvan moet het uitgangspunt zijn van ELK beleid.	Landbouw	Mensen moeten de mogelijkheid krijgen om weggegooide 'spullen' op bijvoorbeeld de milieustraat opnieuw te mogen gebruiken. Nu wordt het als diefstal gezien.	
Werk interregionaal met België voor scholing- en carrière kansen.	Véél meer bomen. Introduceer een tegeltax: verplicht stellen om maximaal x% van je tuin te bestraten. Alle terreinbeheerders moeten duurzaam en natuurinclusief denken, ook de aanwezige boeren. Stimuleer schaalverkleining en extensivering, niet vergroting en intensivering. POP subsidies niet toewijzen aan "ecomodernistische" oplossingen (bestrijdingsmiddelen, grotere machines, etc) maar aan stimuleren van kleinschaligheid en biologisch functioneren. Het grondwaterpeil moet radicaal verhoogd worden, alles wordt afgepompt terwijl we te kampen krijgen met langere en intensere periodes van droogte. Landbouw zal daar dus aan moeten wennen, anders hebben ze geen bestaansrecht meer. Het grootste gedeelte van de broeikasgassen zijn makkelijk te verminderen: sluit de kunstmestfabriek. Dan kunnen de windparken gebruikt worden voor huishoudens.	ontwerpen met oog voor hergebruik, Burgers goed voorlichten en de mogelijkheid geven makkelijk afval te scheiden. Soms moeten mensen toch redelijk ver naar de glasbak	

Toch hoor ik eigenlijk niks dan lof over de University College Roosevelt in Middelburg en de HZ in Vlissingen! Misschien dat ze elders in Zeeland ook mogen gaan genieten van zulk goed onderwijs?	Vooraf het toekomstdenken lijkt te ontbreken. Met name de landbouw moet radicaal om, meer en kleinere bedrijven die kunnen rondkomen van lokale afzet. Ook de burger moet hierin meegenomen worden, zet in om te communiceren wat we zelf telen en gebruiken. En zeker niet efficiënt, maar wel essentieel: ik mis het inzetten op meer biologische teelt.	Arbeidsmarkt	
Heb moeite met plaatsen van zonneparken op land. Op daken verdedigbaar op land geen voorstander. Geldt ook voor windmolens. Gaat om juiste locaties met juiste hoogtes dus aanpassen aan beeldvorming. Plaatsing bij Industrieterreinen 1ste optie voor mij. Denk hierbij aan aantrekkingskracht voor wonen en toerisme.	Landbouw heeft veel te sterke positie, terwijl alle productie in Zeeland en Nederland niet nodig is. Voedselproductie uit eigen streek, seizoensgebonden. Maak afleverpunten in de stad naast supermarkten, zodat er alternatief voor Lidl en AH en Jumbo is.	Ik mis: "verandering van de Zeeuwse arbeidsomgeving". Gelet op het forse grond-areaal, is er ruimschoots plaats voor nieuwe werkgelegenheidsprojecten. Daarbij niet op voorhand projecten uitsluiten die enigszins milieu-belastend zijn. Er zal ergens ruimte moeten zijn voor deze projecten, mits duidelijke randvoorwaarden en een goede boost voor de werkgelegenheid.	
Qua maatschappelijke mogelijkheden: volwaardige kenniseconomie (hogere banen, opleidingsniveau) ontbreekt, terwijl Europa steeds meer kennisgericht wordt. Faciliteer leerstoelen en lectoraten.	Steun de boeren die willen omschakelen naar biologische landbouw en maak hier een speerpunt van ipv een mega varkensstal.	Er moeten meer kansen komen op de arbeidsmarkt voor starters in de steden.	
Kennis gaat nu veel makkelijker op afstand mogelijk dat het onderzoek van ZB anders is. Zeeuwen zijn doeners. Geef ze de ruimte om te leren hoe de omgeving te versterken.	Landbouw heeft veel te sterke positie, terwijl alle productie in Zeeland en Nederland niet nodig is. Voedselproductie uit eigen streek, seizoensgebonden. Maak afleverpunten in de stad naast supermarkten, zodat er alternatief voor Lidl en AH en Jumbo is.	De Zeeuwse arbeidsmarkt moet groeien en diversifieren. Dit kunnen we goed doen met de circulaire economie en innovatieve bedrijven.	
Qua maatschappelijke mogelijkheden: volwaardige kenniseconomie (hogere banen, opleidingsniveau) ontbreekt, terwijl Europa steeds meer kennisgericht wordt. Faciliteer leerstoelen en lectoraten.	Houd de grote vergrassing met zijn overbemesting van drijfmest uit andere regio's tegen.	Er zijn ook in Zeeland veel mensen die tekort hebben aan inkomsten en/of scholing, en zich daardoor buitengesloten voelen. En dus ontevreden zijn! En dus gevoelig zijn voor ideeën die niet constructief zijn voor het goede reilen en zeilen van de maatschappij! Verbetering daarvan moet het uitgangspunt zijn van ELK beleid.	
Je moet als regio kiezen en het maken van een keuze houdt in dat je dus niet alles kunt zijn; Zeeland is geen scholingsregio; dus moet je kijken op welke wijze je opgeleide mensen "terug" lokt naar Zeeland; bovendien zijn er goede scholingsmogelijkheden op hbo-niveau in Vlissingen, mbo-niveau in Vlissingen en Terneuzen en voor universitaire opleidingen Gent, Antwerpen en Rotterdam	Met name in het stimuleren biodiversiteit ligt niet alleen een uitdaging, maar vooral een kans. We hebben hier op dit moment nog veel ruimte. Veelal waardevolle landbouwgrond. De tijd is nu om met een nieuwe generatie weg te stappen van grote lappen grond met 100.000 bloemkolen op een rij en de grond plat te spuiten. Boeren zijn nu haast genoodzaakt zo te boeren om het rendabel te kunnen maken. Maar dit is uit balans. Het terugbrengen van kleine stukjes wildernis op en langs percelen, een aantal percelen opnieuw verkavelen naar kleinschalige biologische woonboerderijtjes, voedselbossen aanleggen... Ik pleit ervoor dat dit niet alleen aan het toeval wordt over gelaten, maar dat Zeeland daar actief een voorbeeldrol in neemt. Door deze rol te nemen zijn er ongetwijfeld gelden bij het Rijk of in Europa te vinden die boeren kunnen helpen en stimuleren - en om deze transitie voor boeren goed mogelijk te maken.	Werk interregionaal met België voor scholing- en carrière kansen.	
Kennis gaat nu veel makkelijker op afstand mogelijk dat het onderzoek van ZB anders is. Zeeuwen zijn doeners. Geef ze de ruimte om te leren hoe de omgeving te versterken.	Geef hierbij ook aandacht aan de watervoorziening voor de landbouw. Nu denk ik dat het voor boeren vaak grote zorgen geeft om hun land van zoetwater te kunnen voorzien. De landbouw is naast de waterrecreatie van groot belang voor het imago als aantrekkelijke provincie. Daarnaast ook belangrijk om voor werkgelegenheid niet helemaal afhankelijk te zijn van het toerisme.	Met de eerste 3 kernkwaliteiten helemaal eens. Voor wat betreft scholing is er best veel aanbod in Zeeland. Voor carrière kansen zullen we moeten accepteren dat Zeeland voor ho(o)g(ere) opgeleiden nooit kan wedijveren met de randstad of andere gebieden met grote bedrijvigheid.	
Onderwijs in Zeeland moet echt op de schop. hier echt hard aan getrokken worden.		Het is zó jammer dat de jeugd wegtrekt omdat er hier te weinig mogelijk is qua opleiding - maar bij scholing- en carrièrekansen hoort ook dat het makkelijk moet zijn om naar je school of werk te gaan. Zeker als je in West Zeeuws-Vlaanderen woont, is het een hele puzzel om ergens te komen zonder auto. De boot tussen Breskens en Vlissingen vaart niet vaak genoeg, niet vroeg genoeg en ook niet laat genoeg. Vaak betekent een lezing/examen/uitje aan 'de overkant' alsnog een uur met de auto om naar een station te komen omdat je dan zeker weet dat je niet te laat bent voor de laatste boot. Irritant! (Ik had geen rijbewijs nodig vóór ik naar Zeeland kwam...).	
Qua scholing mag Zeeland best wat vrijer en progressiever. Niet alleen qua studies (daar zijn mooie ontwikkelingen gaande), maar ook qua basis- en voortgezet onderwijs. Nederlands onderwijs gaat uit van strakke stramien en iedereen moet daar in passen en mee. Maar willen we hier in Zeeland mensen leren om alles binnen bestaande lijntjes in te vullen, of willen we mensen leren om zichzelf te kunnen ontwikkelen? Zeeland mag in haar onderwijsaanbod best iets anders anders en extra's bieden.	Overig:	De carrière kansen zullen beperkt blijven als we de industrie in toom willen houden Ten behoud van het landschap.	

Doe hierbij ook studie naar andere oplossingen. Bijvoorbeeld door het uitschrijven van een wedstrijd onder examenkandidaten van HBO/universiteiten.	De omgevingsvisie munt uit in kwalitatieve wensen. Een doorrekening is nodig om keuzes te kunnen maken. Ik pleit met velen met mij in West Zeeuws-Vlaanderen voor een gebiedsgerichte aanpak richting 2035. Het rapport dienaangaande kunt u toegestuurd krijgen (zie adres email). De ontbrekende beleidsinstrumenten zijn: Grondbank 2.0 (zie ook ABDTOP rapport stikstofruimte voor de toekomst, 2021), prestatie-indicatoren, doelvoorschriften ipv middelenvoorschriften, compensatieregelingen voor ondernemingen, kenniscentrum zeeland voor gebiedsgerichte aanpak landbouw.	Er moeten meer kansen komen op de arbeidsmarkt voor starters in de steden.	
		De Zeeuwse arbeidsmarkt moet groeien en diversifieren. Dit kunnen we goed doen met de circulaire economie en innovatieve bedrijven.	
Gezondheid		Visserij	
Punt 4 weegt zwaarzorgen dat Zeeland geen bejaarden provincie wordt		Water niet leegvissen, vissen hebben een belangrijke functie in de zee, er treedt minder verzuring op, werken aan weghalen van plastic bij de zee, stimuleren verlos de zee projecten, plastic soup zorgt ervoor dat nuttige bacteriën hun werk minder goed kunnen doen ivm zuurstofvoorziening aarde.	
Zorgen, dat Zeeland geen bejaardenprovincie wordt			
Jong talent aantrekken en behouden.			
Ik mis hier nog wel een uitspraak over wel of niet groei van inwoneraantal blijven nastreven. En de druk van het toerisme op de leefbaarheid. De verbinding van deze met de andere maatschappelijke uitdaging kan beter. Bijvoorbeeld duurzame mobiliteit. Het halen van de doelen kan alleen samen, de gezamenlijkheid stimuleren, individualisering tegengaan verdient ook plek. Deze uitdaging is heel concreet geformuleerd vergeleken met de anderen.			
Cultuur			
Kunst en cultuur missen hierin volledig terwijl zij essentieel zijn voor kwaliteit van leven, aantrekkelijk vestigingsklimaat en vorming van burgerschap.			

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

UW BRIEF VAN
7 januari 2021
BEHANDELD DOOR
E. Jasperse
ONDERWERP

UW KENMERK
20041379
BEZOEKADRES
Paul Krugerstraat 1

ONS KENMERK
1275925 / 1299485
TELEFOON
0118-487367

DATUM
1 juni 2021
BIJLAGEN

Reactie achterbanraadpleging Omgevingsvisie Provincie Zeeland

Geacht college,

U heeft ons in de gelegenheid gesteld om te reageren op het voorontwerp van uw Omgevingsvisie in de fase van de achterbanraadpleging. Deze achterbanraadpleging maakt onderdeel uit van uw proces om te komen tot een breed gedragen omgevingsvisie voor de provincie Zeeland.

De gemeenten Veere, Middelburg en Vlissingen geven als regio Walcheren een gezamenlijke reactie op uw voorontwerp omgevingsvisie.

Waardering

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor zowel de inhoud van het voorontwerp als het proces dat u tot nu toe doorlopen heeft. U heeft het afgelopen anderhalf jaar veel inzet gepleegd om al uw stakeholders, medeoverheden en burgers te betrekken bij het proces om voldoende draagvlak te creëren voor de visie. Wij hebben ervaren dat u luisterde naar de ontvangen opmerkingen en deze ook verwerkt heeft in het voorontwerp. Met deze achterbanraadpleging, die voorafgaand aan de officiële terinzagelegging plaatsvindt, zet u dit ingezette spoor voort.

Gezamenlijke reactie

De gemeenten op Walcheren zijn ook ieder hun omgevingsvisie aan het vorm geven. Dit doen zij ieder voor zich, maar wel in gezamenlijk overleg. Waar mogelijk zoeken wij de samenwerking op. Deze brief is daar ook een resultante van en wij willen gezamenlijk uw aandacht vragen voor een aantal zaken die het voorontwerp van de omgevingsvisie aangaan.

Ambitie en kernkwaliteiten

U heeft uw ambities in de visie verwoord middels vier maatschappelijke uitdagingen. Zoals u zelf in uw voorwoord aangeeft is de visie breed; alle onderwerpen die effect hebben op of onderdeel uitmaken van de fysieke leefomgeving, zijn opgenomen in de visie. Door deze brede opzet vinden wij het moeilijk om de rode draad te vinden in het verhaal en te achterhalen waar de provincie zich de komende decennia echt op in gaat zetten. Wij geven u in overweging hier meer focus in aan te brengen.

Dit zou in onze optiek kunnen door de kernkwaliteiten zoals u die benoemd heeft in de visie, de rode draad te laten zijn die de verschillende maatschappelijke uitdagingen met elkaar verbindt en waardoor ook een integrale benadering binnen verschillende opgaven ontstaat.

Door kernkwaliteiten, zoals landschap en natuur, centraal te stellen in de omgevingsvisie wordt voorkomen dat zij sneuvelen onder druk van grote actuele opgaven (bijvoorbeeld de energietransitie en klimaatadaptatie). Deze opgaven dienen, met onze kernkwaliteiten als basis, in samenhang met elkaar en op integrale wijze te worden opgepakt.

Wind in de Zeilen

U benoemt in uw voorwoord het uitvoeringspakket Wind in de Zeilen, waarbij u aangeeft dat zij Zeeland een steun in de rug geeft op het gebied van economie, onderwijs, bereikbaarheid en een toekomstbestendige industrie. U geeft daarbij aan dat het pakket gaat helpen de ambities uit deze omgevingsvisie te realiseren. De wijze waarop dit gaat gebeuren wordt echter nog niet weergegeven in uw visie. Wij zijn echter van mening dat er heel veel regionale en Zeeuwse spin-off mogelijkheden in het pakket zitten waar de provincie zich sterk voor kan maken. Wij willen samen met u hieraan nadere invulling geven. Het pakket, met enorm investeringsvolume kan ingezet worden voor follow-up projecten als afgeleide van het uitvoeringspakket. Wij noemen als voorbeeld het Stadslandgoed Nieuwerve in Vlissingen, waar het Justitieel Complex deel van uit zal maken en de spin-off mogelijkheden voor het onderwijs in onze regio. Wij verzoeken u hier meer aandacht aan te besteden in de visie.

Novi-gebieden

In uw inleiding verwijst u naar de nationale prioriteiten die sterk verbonden zijn met de door u benoemde maatschappelijke opgaven. De samenwerking tussen het rijk en de regio komt tot uiting in de omgevingsagenda's waarin de overheden gebiedsgericht uitwerking geven aan de gedeelde ambities en opgaven. Voor Zeeland heeft dit geresulteerd in drie gebiedsgerichte opgaven, zijnde:

1. North Sea Port District – Terneuzen; gericht op verduurzaming en versterking (tevens grensoverstijgend);
2. Kust in de Delta; gericht op een duurzaam evenwicht voor de kustzone en Zuidwestelijke Delta;
3. Transitie landelijk gebied.

In de visies van onze gemeenten krijgen deze gebiedsopgaven nadrukkelijk een uitwerking. Voor Vlissingen geldt zelfs dat de opgave North Sea Port District in haar strategische visie als pijler wordt uitgewerkt waar Vlissingen zich de komende decennia sterk op zal gaan richten. Wij omarmen dan ook het feit dat u in uw visie de verbinding met deze opgaven legt. De doorwerking ervan en de verbondenheid met uw maatschappelijke opgaven vinden wij echter niet nadrukkelijk terug in uw visie. Wij verzoeken u dat alsnog te doen, waarbij we uw aandacht nog vragen voor de volgende 3 punten:

1. Ten aanzien van het North Sea Port District willen wij nogmaals benadrukken dat dit gaat om een integraal district waar zowel de noord- als de zuidkant van de Westerschelde deel van uitmaakt. In de oorspronkelijke opgave werd alleen van Zeeuws-Vlaanderen gesproken. Echter, het gebied van North Sea Port, en daarmee de opgave, is groter dan alleen het Zeeuws-Vlaamse deel. De opgave dient gericht te zijn op het gehele gebied.
2. Ten aanzien van de gebiedsgerichte opgave Kust in de Delta zouden wij graag zien dat deze nadrukkelijker als kans in de Omgevingsvisie wordt opgenomen.
3. In uw visie wordt de benodigde transitie van het buitengebied erkend en u geeft aan hier verdere uitvoering aan te willen geven in een programma. Het buitengebied is nadrukkelijk een taak voor de provincie. Wij zouden echter verwachten dat een doorkijk naar de wijze waarop u vorm wil geven aan het proces om te komen tot kringloop en duurzame landbouw reeds zichtbaar zou zijn in deze visie. Mogelijk dat u reeds in deze visie de richting kunt duiden die u op wilt gaan.

Sociologische kant visie

Wij vragen u tot slot aandacht voor de sociologische kant van de visie die in 2050 tot een beter en mooier Zeeland moet leiden. Inzetten op transitie betekent tevens dat er aandacht moet zijn voor de maatschappelijke kant van het verhaal. Grote veranderingen waar we voor staan kunnen leiden tot onrust en de tweedeling in onze maatschappij groter in plaats van kleiner maken (zie momenteel wat a.g.v. coronamaatregelen gebeurt). Dit kan door mensen die mee kunnen doen en mensen die afhaken door desinteresse, politieke opvattingen of financiële problematiek. Het is belangrijk dat deze visie een product wordt waarin verbinding en overeenstemming wordt gezocht en niet, zonder dat we het beseffen en willen, voeding wordt gegeven aan polarisatie en ontevredenheid. Tweedeling tegengaan is onze uitdaging tot 2050. We moeten het zoeken in de gezamenlijke winst. De provincie kan ons inziens hier ook een rol in spelen.

Tot slot

Wij hopen dat deze reactie u helpt om uw ambities en uw visie nog nader aan te scherpen en vorm te geven. Wij zijn ons er sterk van bewust dat dit geen gemakkelijke en zeker geen geringe opgave is, en wensen u hierbij veel succes, waarbij we zeker bereid zijn om daar waar nodig is onze bijdrage aan te leveren.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,

mr. drs. ing. M. van Vliet drs. A.R.B. van den Tillaar

burgemeester en wethouders van Veere,
de secretaris, de burgemeester,

J.F.M. Steinbusch drs. R.J. van der Zwaag

burgemeester en wethouders van Middelburg,
de secretaris, de burgemeester,

Mr. A. van den Brink Mr. H.M. Bergmann



Inleiding

De ANWB heeft samen met een aantal betrokken Zeeuwse ANWB leden kennis genomen van de concept-Omgevingsvisie Zeeland en geeft hierbij haar reactie. We doen dit vanuit onze missie - het mogelijk maken voor iedereen om zorgeloos en met plezier onderweg te gaan - en onze ambities op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid: het bereiken van nul verkeersdoden, nul emissie en nul files.

Wij vinden het concept een heldere uiteenzetting waarin we ons grotendeels kunnen vinden. De uitwerking zal zeker nog veel tijd en energie vergen en hierbij wil de ANWB – ook vanuit het belang van onze leden in Zeeland – nauw betrokken blijven.

Onze aandachtspunten voor de Omgevingsvisie Zeeland lopen door de vier maatschappelijke uitdagingen heen. Wij kiezen ervoor om ons commentaar te rangschikken naar de 3 thema's van de ANWB:

- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Vakantie en recreatie

Mobiliteit en bereikbaarheid

- Wij ondersteunen het idee van inclusieve mobiliteit: het is voor iedereen betaalbaar, beschikbaar, toegankelijk en onze bestemmingen zijn goed bereikbaar. Vanwege het landelijke karakter van Zeeland verwachten we dat de auto voor veel mensen belangrijk blijft. De ANWB is voorstander om MaaS concepten (Mobility as a Service) de ruimte te geven, maar benadrukt dat het een *aanvullende* dienst in het mobiliteitsdomein moet zijn. Het kan zijn dat MaaS-diensten niet in alle gebieden even rendabel zijn voor de markt. En de vraag is ook hoe we MaaS-diensten toegankelijk kunnen maken voor de talrijke (vooral Duitse en Belgische) toeristen. We denken als ANWB graag mee over de uitvoering van de *Mobiliteitsvisie Zeeland*.
- Omdat we verwachten dat de automobilititeit in Zeeland het komende decennium verder zal toenemen, maken we ons zorgen over de congestie die dit met zich mee zal brengen; niet alleen op de doorgaande wegen richting Brabant en de Randstad, maar ook in de zomerperiode bij de koppen van de eilanden en de noord-zuid verbindingen. Tevens zal

steeds meer congestie ervaren worden in en nabij de Zeeuwse toeristische gemeenten waar veel bezoekers komen en waar tegelijkertijd te weinig parkeergelegenheid is. De vraag is hoe we hiermee de komende jaren om gaan. De ANWB pleit daarom voor aanvullend onderzoek naar de mogelijkheden van het (beter) spreiden van toeristen en recreanten in tijd en plaats.

- Zeeland is de provincie met het grootste aandeel 65 plussers. De vergrijzing zal de komende decennia verder toenemen. Het OV staat onder druk, de auto-gerichtheid is nog groot: wat hebben we nodig om ook de groeiende groep niet-mobiele ouderen op weg te helpen? De ANWB is van mening dat meer naar maatwerkvervoer gestreefd moet worden. Een verdere uitrol van het project 'ANWB AutoMaatje' (waarbij vrijwilligers minder mobiele ouderen ergens naar toe brengen) kan aanvullend op lokale initiatieven een hulpmiddel zijn.
- De ANWB steunt de transitie naar emissieloze mobiliteit. Hiervoor zijn investeringen in laadpalen nodig en in het elektriciteitsnetwerk. Denk hierbij ook aan de uitrol van snelladers; de behoefte hieraan bij automobilisten van elektrische auto's is groot. Wij blijven betrokken bij de ambitieuze plannen van de provincie Zeeland en partners om voor 2025 minimaal 3000 laadpunten te realiseren.
- De ANWB steunt vanzelfsprekend de plannen voor een snellere, frequentere treinverbinding tussen Zeeland en de omliggende provincies/Randstad. Ook de verbindingen met België moeten verbeterd worden.

Verkeersveiligheid

- De verwachte extra verkeersdrukke en daarmee gepaard gaande toename van het aantal files en opstoppen brengt ook de verkeersveiligheid in het geding. De rijtaakondersteuning in auto's is volop in ontwikkeling, maar is voorlopig nog niet gereed voor massale toepassing. In de tussentijd moet de weg robuust en veilig blijven. De Omgevingsvisie biedt hiervoor geen oplossingen. Het is in ieder geval belangrijk dat voor 2030 alle provinciale wegen veilig zijn ingericht. Uit ons rapport uit 2019 (www.anwb.nl/onderzoekveiligewegen) blijkt namelijk dat nog steeds 21% van de provinciale wegen onveilig is ingericht in Zeeland. Tevens verwijzen wij in dit kader naar onze Visie Stedelijke Mobiliteit en onze Toekomstvisie op het hoofdwegennet (deze wordt u uiterlijk in de zomer aangeboden).
- In dit kader willen we ook de mobiliteitsdata noemen. ANWB (Unigarant) heeft data ter beschikking waarmee verkeersveiligheidsmodellen van provincies/regio's verbeterd kunnen worden door het inzicht wat geboden wordt in het gedrag van weggebruikers (remmen, optrekken, bochten en snelheid). De ANWB is hierover reeds in overleg met de provincie om te kijken waar bruikbare informatie nodig is.
- De provincie noemt als alternatieve vervoermiddelen in het kader van de energietransitie voornamelijk de fiets en e-bike (CO2 vermindering). Wij missen hierin de andere middelen die vooral in de stedelijke gebieden (Middelburg, Vlissingen, Terneuzen, Goes) bruikbaar kunnen zijn, zoals de e-step, e-scooter, cargobike, speed pedelec, scootmobiel, biro, hoverboard en segway. Voor een goede verkeersveiligheid moet de infrastructuur (wegen, fietspaden, voetgangerszones) dan wel ingericht zijn op de nieuwe modaliteiten. Wij vragen hier expliciet aandacht voor. Denk bijvoorbeeld aan het verstrekken van informatie aan gebruikers en een goede regelgeving; veel gebruikers van deze nieuwe vormen van vervoer weten vaak niet wat

wel en niet mag op de weg. In dit kader is het ook belangrijk om het huidige fietsknooppuntensysteem 'robuuster' te maken, dat wil zeggen geschikt voor de vele e-bikes. Wij verwijzen u graag naar onze methodieken en data op www.anwb.nl/verkeerindestad.

Vakantie en recreatie

- Het behalen van de klimaatdoelstellingen mag niet ten koste gaan van het Zeeuwse landschap. Dit betekent windenergie op zee (zo ver mogelijk uit de kust en dus uit het zicht), zonnepanelen zoveel mogelijk op daken en inzetten op innovatieve oplossingen en de aanleg van zonneparken op land uitsluitend in industriële zones.
- De ANWB wil zich sterk maken voor het behoud van de waarden die Zeeland bij uitstek aantrekkelijk maken voor recreanten en toeristen. Het landschap moet toegankelijk blijven door goede voorzieningen voor wandelen, fietsen en varen, maar ook beschermd worden tegen overbelasting. Uw kustvisie is daarover duidelijk en dient leidend te blijven. De ANWB is medeondertekenaar van het Kustpact en in dat kader verzoeken wij om extra kritisch te zijn op ontwikkelingen die duiden op verdere verstening van de kustlandschappen.
- Wij vragen u tot slot extra te investeren in de geleidelijke overgangen van badplaatsen, recreatiebedrijven en de natuurgebieden naar het open agrarische landschap. Dat helpt bezoekers te spreiden en de kwaliteit van de 'aandachtsgebieden' waar de oorspronkelijke ruimtelijke kwaliteiten onder druk staan te verbeteren. Gezien de ontwikkelingen van het afgelopen jaar (drukke op de hotspots) en de verwachtingen dat het de komende jaren niet minder druk zal worden in Zeeland, vragen wij hier extra aandacht voor.

Tot slot

Uiteraard zijn wij bereid onze expertise met u te delen bij de verdere uitwerking van de Zeeuwse Omgevingsvisie en de uitvoeringsprogramma's die gaan volgen.

29 maart 2021 ANWB

, ANWB Regiomanager Public Affairs, Zeeland)

Van: VERENIGING BESCHERM DE DELTA



info@beschermdedelta.nl/

Aan: Provincie Zeeland p/a Omgevingsvisie@zeeland.nl

In het algemeen maken we ons ernstig zorgen over het verdwijnen van reguliere campings in concreto het verdwijnen van permanente (jaar) staanplaatsen en toeristische trekplaatsen die men kan huren waar we recreatieparken met stenen huizen blokken voor terug krijgen die meer inhoud dus slaapplekken hebben en per week gehuurd worden van de eigenaren van recreatieoord. Dit andere concept wordt mogelijk gemaakt door versoepeling van kampeermiddelregels door gemeentes die daarmee extra toeristenbelasting hopen te innen en mogelijk door het toestaan van vergunningsplichtige "kampeerhuizen" op reguliere campings. Dit gebeurt veelal onder de dekmantel van herstructurering vanuit milieuoogpunt terwijl verbetering van het milieu feitelijk niet aangetoond wordt.

Deze verstening gaat bovendien veelal ten koste van landschap- en natuurbeleving van het mooie, weidse Zeeuwse landschap. Wij zien dit probleem helaas niet aangepakt in het concept regelgeving.

Hierbij onze voorlopige reactie op met name deel van het Concept Provinciale Omgevingsverordening Zeeland met voorstellen die - zo realiseren we ons - slechts deels een oplossing vormen voor bovenstaand probleem.

HOOFDSTUK 5.1.5: INSTRUCTIETREGELS VOOR GEMEENTES

A Wijzigen tekst 5.1.5.3.1: Strandzonerings

Voorstel 5.1.5.3.1 wijzigen in: 'in een bestemmingsplan wordt op een natuurstrand of recreatiestrand geen nieuwvestiging en uitbreiding van recreatieve bebouwing toegelaten'

Toelichting: "een omgevingsplan bevat geen regels die voorzien in bouwactiviteiten op natuurstrand of recreatiestrand" zoals het nu in 5.1.5.3.1. staat is voor velerlei uitleg vatbaar. Bijvoorbeeld de uitleg dat de gemeentes zelf alsnog zouden mogen beslissen om strandhuizen/hotels op het strand te bouwen tegen de afspraken in de Zeeuwse Kustvisi gemaakte in. Bovendien zou indien dit wijzigings voorstel artikel 5.1.5.3.2 wel duidelijk worden. We begrijpen overigens niet waarom de formulering van Provinciale Omgevingsverordening Zeeland 2018 art 2.12.1 niet overgenomen is

B Toevoegen aan artikel 5.1.5.1 Verblijfsrecreatie in de kustzone en/of 5.1.5.2 Verblijfsrecreatie buiten de kustzone en 5.1.5.6: Kleinschalig kamperen

Voorstellen:

1) Toevoegen aan artikel 5.1.5.1.1: "Badplaatsen worden gespecificeerd als in bijlage 5 (provinciale omgevingsverordening 2018)".

Toelichting: dat voorkomt bijv discussies of Westerschouwen nu wel of niet een badplaats is. Dit staat ook in in artikel 2.10.1 van de Provinciale Omgevingsverordening Zeeland 2018. 2) Toevoegen aan artikel 5.1.5.1: Bij vergunningsvrije bouwwerken in het Kustzone gebied (met name duingebied, duinpolder, duinzoon en binnenranden van duinen) worden kelders uitgesloten.

Toelichting: dit kan de waterhuishouding ernstig verstoren

3) Toevoegen bij al deze in kopje genoemde artikelen : Maximum inhoud vastleggen van 250 m³ voor vergunningsvrije bouwwerken.

Toelichting: dit voorstel tot beperking van inhoud voorkomt grote (stenen) blokken en alsnog grote villa achtige bouwwerken. Dat is onzes inziens in ieder geval tegenstrijdig met het doel: kleinschalig kamperen. Daarnaast worden (voormalige) campings iha een prooi voor ondernemers die villa 's met veel inhoud willen bouwen. Campings verdwijnen daarbij uit zicht.

4) Toevoegen aan idem: verplichting tot een 10 m brede afschermdende groengordel vastleggen op terrein van (mini) camping/ recreatiepark zelf.

5) zie E

C Toevoegen aan artikel 5.1.8 Natuur

Voorstel:

Toevoegen nieuw artikel: maximum toegestane hoogte van 5 m voor nieuwe bouwwerken en/of gebouwen binnen 50 m afstand van Natura 2000 gebieden op recreatieterreinen.

Toelichting: Indien hoge bouwwerken/ gebouwen op recreatieterreinen aan de rand grenzend aan Natura 2000 worden neer gezet, wordt er alleen landschap geconsumeerd ipv geproduceerd. Dat gaat ten koste van natuur en landschapsbeleving. En is tevens niet goed voor het behoud van een duisternis en/of stiltegebied.

D Schrappen en toevoegen in artikel 5.1.9 Landschap en erfgoed

Voorstellen:

1) Schrappen in art 5.9.1.2 a, b en c: het woordje "significant".

2) Toevoegen nieuw artikel: langs de buitendijken van Deltawateren en Veerse Meer: geen (nieuwe) bebouwing. Nieuwe bebouwing op afstand van 50 m mag niet boven dijk uitsteken.

3) Toevoegen nieuw artikel: maximum hoogte gebouwen muv stedelijke omgeving (Vlissingen bijv) 20 m.

Toelichting: in de eerste documenten voor deze (nieuwe) omgevingsvisie zoals besproken in de bijeenkomst over deze Omgevingsvisie in het Van der Valk hotel in Middelburg was er sprake van een maximum hoogte. Deze lijkt nu van de aardbodem verdwenen. Klopt dat?

Wij hechten aan een maximum hoogte zeer veel waarde. En extra omdat we gezien hebben dat bijv men volgens het concept bestemmingsplan voor het Waterpark Veerse Meer uit 2021 kennelijk gebouwen tbv evenementen van 35 m hoog met een totaal opp van 600m² neer mag zetten (en dit op een voormalig camping terrein) .

E Toevoegen aan voorontwerp omgevingsvisie deel B, bouwsteen 20 'Recreatie en toerisme'.

Voorstellen:

1) Toevoegen bij rolverdeling: 'Gemeenten leggen middels publiekrechtelijke borging vast hoe de landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd. Daarbij wordt aangesloten bij het landschap ecologische en cultuurhistorische karakter van het landschap en daarbij wordt uitgegaan van het realiseren van een 10 m brede afschermdende groengordel op het terrein van het recreatieterrein zelf.

2) Toevoegen: In geval van herstructurering zal deze eerst geborgd moeten worden bijv door eerst over te gaan tot landschappelijke inpassing alvorens tot bouwactiviteiten over te gaan

Toelichting: deze toevoeging zou landschappelijke "vervuiling en schade aan landschappelijke beleving" kunnen voorkomen.

Met vriendelijke groet,

Vereniging BESCHERM DE DELTA

Provincie Zeeland

Goes, 4 maart 2021

Betreft: consultatieronde Omgevingsvisie

Bezoekadres

Livingstoneweg 11
4462 GL Goes

Postadres

Postbus 158, 4460 AD Goes

Contact

(0113) 23 16 74
info@bevelandwonen.nl

IBAN

NL77 BNGH 0285 0486 00

Kvk

22025529

Btw

NL0068.50935.B.01

Geachte heer ,

Met veel interesse hebben wij kennis genomen van het ontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021. Graag maken we langs deze weg gebruik van de mogelijkheid om hierop te reageren.

De Omgevingsvisie kent vier gezette maatschappelijke uitdagingen:

1. Uitstekend wonen en leven in Zeeland
2. Balans in de grote wateren en het landelijk gebied
3. Duurzame en innovatieve economie
4. Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland

Met het oog op de horizon in 2050 zien wij hier voor ons, als woningcorporatie, ook op onderdelen een rol. Zo hebben zowel wij als onze huurders vanzelfsprekend een belang bij een goed woon- en leefklimaat, bij een toekomstbestendig kwalitatief en kwantitatief passend woningaanbod en een goed voorzieningenniveau. Maar ook op het gebied van circulariteit, verduurzaming en klimaatadaptatie liggen er opgaven. Dit echter telkens wel vanuit onze wettelijke taak om zorg te dragen voor de huisvesting van de primaire doelgroep.

In de praktijk wordt op een aantal onderdelen van de Omgevingsvisie al een start gemaakt. Te denken valt aan de circulair bouwen, maar ook de toepassing van biobased materialen en de inzet van grond op het eigen terrein door (in afstemming met gemeenten) wadi's en/of hoogteverschillen aan te brengen. Maar ook op het gebied van het verduurzamen van ons bezit waarbij wij planmatig toewerken naar een CO2 neutraal bezit in 2050. Het streven bij al die activiteiten is om telkens een balans te vinden in de bijdrage aan de verschillende uitdagingen, zowel per project als in het algemeen. Het delen van kennis en informatie en goed samenwerken zijn daarbij belangrijk, waarbij wij voor de toekomst onder andere de volgende mogelijkheden zien:

- een goed en breed inzicht in de stikstofemissie per gebied kan mogelijkheden bieden om ruimte in de depositie 'uit te ruilen', teneinde mogelijkheden te hebben om (nieuw)bouwontwikkelingen naar een verduurzaamde en passende woningvoorraad plaats te kunnen laten vinden;
- het verlenen van een generieke ontheffing omtrent de Wet Natuurbescherming, teneinde enerzijds de bescherming van natuur en biodiversiteit te kunnen borgen en natuurinclusief bouwen in te

bedden, maar anderzijds voor woningcorporaties duidelijk te creëren rondom dit thema zodat zij daar in hun planvorming rekening mee kunnen houden.



Aldus omvat de ontwerp Omgevingsvisie voor ons veel herkenbare elementen, die te verbinden zijn met de ontwikkeling, het beheer en onderhoud van sociale huurwoningen in de brede zin van het woord. Elementen die voor ons samen komen in het strategisch voorraadbeleid en, zo wij begrijpen, voor u in de strategische woonagenda. Om deze goed vorm te kunnen geven en de uitdagingen en doelstellingen te laten passen bij de andere opgaven, (wettelijke) kaders en verder afspraken waar wij aan gebonden zijn, blijven wij graag met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,

Bestuurder Beveland Wonen

Goes, 25 maart 2021

Betreft: reactie Bouwend Zeeland Omgevingsvisie Zeeland

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij sturen wij u de reactie van Bouwend Zeeland op (het proces van) de Zeeuwse Omgevingsvisie. We gaan achtereenvolgens in op het proces, op deel A en deel B.

Proces

Als Bouwend Zeeland zijn wij al in een vroeg stadium bij het traject van de Omgevingsvisie betrokken. Dank daarvoor. Dit heeft ons de gelegenheid gegeven mee te denken en te schrijven. Hiermee is de participatie in het opstellen van de visie, goed geborgd. Niet alle onderdelen en hoofdstukken zijn even relevant voor Bouwend Zeeland. Hieronder reageren wij op de, voor ons, belangrijkste onderdelen en hoofdstukken en stellen wij vragen die wij graag nog beantwoord of ingevuld zien worden.

Deel A:

De problemen die mondiaal spelen hebben ook effect op Zeeland. De Sustainable Development Goals zijn in meer of mindere mate ook uitdagingen voor de provincie Zeeland, haar burgers en bedrijven. Klimaatverandering, bescherming van zeeën en oceanen, duurzame en betaalbare energie etc. spelen ook mee in het dagelijks leven van Zeeuwse burgers en bedrijven. Voor de leden van Bouwend Zeeland komt dit bijvoorbeeld tot uiting in de manier waarop ruimte wordt gebruikt en ingericht en hoe klimaatadaptatie en de energietransitie een plek krijgen in het (ruimtelijk) beleid van de provincie Zeeland. Daarnaast zal de verduurzaming van woningen noodzakelijk zijn om de vraag naar (fossiele) energie omlaag te brengen.

Deel A: hoofdstuk 2. Uitstekend wonen en leven in Zeeland

De uitdaging om in 2050 voor iedereen een passende woning beschikbaar te hebben, is niet alleen een uitdaging van de toekomst, maar ook zeker een van het hier en nu. Vraag en aanbod kunnen zowel kwantitatief als kwalitatief van elkaar afwijken, in Zeeland zou dit vooral een kwalitatieve mismatch zijn volgens de visie. Echter, steeds meer hoort Bouwend Zeeland vanuit de markt en vanuit de overheid dat er ook een kwantitatieve mismatch is. De Zeeuwse woonagenda moet de aanpak van de woningmarkt concretiseren. Wij denken graag mee in deze agenda en vragen aandacht voor een gezamenlijke aanpak van provincie en gemeenten.

Woningvoorraad

In het stuk is te lezen dat Zeeland te maken heeft met een relatief oude woningvoorraad die hoofdzakelijk is gebouwd in de wederopbouwperiode (1945-1970). Dit betekent ook een grote verduurzamingsopgave: de provincie Zeeland ziet sloop- en nieuwbouw hier een belangrijke impuls aan geven. Graag horen wij hoe deze impuls bevorderd zal worden. De provincie Zeeland wil verder door middel van de Zeeuwse Woonagenda meer aandacht geven aan circulair bouwen. Als Bouwend Zeeland ondersteunen wij deze wens en zien graag hoe dit concreet wordt gemaakt met andere stakeholders zoals woningcorporaties, gemeenten en ontwikkelaars. Wij gaan onder deel B, hoofdstuk 6, nader in op de Zeeuwse woningvoorraad. Wij zien namelijk een grotere behoefte aan woningen in de markt dan in de visie wordt omschreven. Tevens zien wij deze behoefte in alle gemeenten en niet alleen in de steden. Om diverse redenen neemt deze behoefte ook steeds sneller toe.

Mobiliteit

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor een goede en fijne woon- en leefomgeving. Dit betekent voor Zeeland niet alleen goede verbindingen binnen de regio, maar ook met andere regio's zoals de (zuidelijke) Randstad, Noord-Brabant en Vlaanderen. De aanleg van snelfietspaden zien wij als een toevoeging aan de Zeeuwse infrastructuur en een kans voor zowel het mobiliteitsvraagstuk van Zeeland als de verduurzaming van verkeer en vervoer.

Deel A: hoofdstuk 4: Een Duurzame en Innovatieve Economie

De arbeidsmarkt in Zeeland is krap en een tekort aan arbeidskrachten beperkt de groei mogelijkheden en -kansen van Zeeuwse bedrijven. Dit herkent Bouwend Zeeland ook bij haar achterban. Er wordt door overheden en bedrijfsleven in dezelfde kleine (civiel)technische vijver gevist. Wij zijn inmiddels in contact met een aantal betrokkenen vanuit het aanvalsteam mobiliteit

(<https://www.aandeslaginzeeland.nl/actueel/nieuws/>) en willen hierin snel stappen zetten.

Deel B:

In dit deel worden vele acties en zaken genoemd, die in de komende jaren in uitvoering zullen gaan. Of zaken die al in uitvoering zijn. Wij geven aan op welke zaken wij (voornamelijk) een rol vanuit Bouwend Zeeland zien en/of wat onze mening is.

Hoofdstuk 1: cultuur.

Bouwend Zeeland is positief over actie 2.1 en denkt graag mee in de uitwerking van het Zeeuwse mobiliteitsvraagstuk. Er liggen grote uitdagingen te wachten om een duurzamere oplossing voor dit vraagstuk te vinden. Dit vraagt bv ook veel van de infrastructuur in de provincie.

Hoofdstuk 2: gezondheid.

Bouwend Zeeland is positief over de beschreven ontwikkelingen in dit hoofdstuk. Uiteraard denken wij graag mee in de subdoelen 2, 3, 4 en 5. Het ontwikkelen van een buitenruimte die voldoet aan al deze eisen, is een uitdaging die wij ook graag aangaan en waarin we veel kennis hebben.

Hoofdstuk 3: mobiliteit.

Dit thema wordt, ook in onze provincie, steeds belangrijker. Hier kan belangrijke duurzaamheidswinst worden geboekt. Bouwend Zeeland sluit zich uitdrukkelijk aan bij de uitvoering van subdoel 3: verbeteren verkeersveiligheid en subdoel 4: schone mobiliteit.

Hoofdstuk 4: onderwijs.

Bouwend Zeeland ziet een groot tekort aan vakkrachten in bouw-, infra- en technische sector. We hebben contact met het aanvalsteam mobiliteit en willen gezamenlijk een grote slag slaan in de komende jaren. Wij sluiten ons dan ook aan bij alle doelen in dit hoofdstuk.

Hoofdstuk 6: woningvoorraad.

Bouwend Zeeland sluit zich aan bij subdoel 1. Het toekomstbestendig maken van de huidige woningvoorraad, is een belangrijk deel van de verduurzamingsopgave. Daarom loopt, via Techniek Nederland, Impuls Zeeland en Bouwend Zeeland, ook het project 'verduurzaming particuliere woningvoorraad'.

We sluiten ons ook aan bij subdoelen 2 en 3.

Wel vragen wij sterk aandacht voor snellere, gezamenlijke, actie op de woningmarkt. De vraag loopt steeds verder op en de planvoorraad lijkt achter te blijven. Het is belangrijk dat alle Zeeuwse gemeenten de mogelijkheid hebben/houden, om woningen aan de voorraad toe te voegen. Wij roepen provincie en gemeenten dan ook op, dit punt gezamenlijk op te pakken. We horen momenteel vaak

van beide kanten, dat de andere partij niet de actie onderneemt die nodig is. Dit is onnodig en werkt (extra) vertragend in het snel oppakken van (bouw)acties die nodig zijn om aan de gestegen vraag te voldoen.

We zien de volgende redenen voor het stijgen van de vraag naar woningen:

- Het aantal inwoners van Zeeland blijft toenemen;
- Het aantal huishoudens blijft toenemen;
- De groei van het aantal buitenlandse werknemers, waarvan een percentage zich blijvend in Zeeland vestigt, neemt toe;
- De toenemende vergrijzing van de Zeeuwse bevolking;
- Steeds meer woningen (in de kustdorpen) worden gekocht door investeerders, waardoor deze niet meer beschikbaar zijn voor lokale bewoners;
- Het thuiswerken zal deels blijvend zijn, waardoor provincies als Zeeland een grote aantrekkingskracht hebben als woonlocatie;
- De OV-verbindingen met de Randstad zijn uitstekend.

Het verkrijgen van woningen voor starters in hun eigen streek en dorp wordt steeds lastiger, terwijl deze vraag hoog is.

Voor Bouwend Zeeland is dit een speerpunt voor de komende jaren.

De verduurzamingsopgave ziet Bouwend Zeeland als een grote kans. Belangrijk hierbij is wel het aanbod van kennis en financiën, om woning-/gebouweigenaren te stimuleren een verduurzamings-slag te maken. Evenzeer belangrijk is de beschikbaarheid van voldoende vakkrachten. Uiteraard sluiten wij ons aan bij/denken graag mee aan actie 1.1, wat we ook al doen via het programma 'verduurzaming particuliere woningvoorraad' en het platform Energiek Zeeland.

Wij vragen snelle actie op het punt onder 'actie 2.1: adaptief programmeren'. Te vaak horen we van overheden die niet op 1 lijn zitten/komen, waardoor de slagkracht om door te pakken afneemt. We begrijpen dat afstemming belangrijk is, maar roepen op tot snelle actie om de woningbouw in Zeeland te versnellen.

De wijze waarop dit gebeurt is voor Bouwend Zeeland minder belangrijk dan het benodigde resultaat. Het oplossen van probleemlocaties dient voorrang te krijgen, in verband met de kwalitatieve verbetering die hier te halen valt.

Het is zeer belangrijk om snel te schakelen en niet plannen voor langere termijn (te) vast te zetten. De markt is zeer in beweging en een snelle afstemming, planvorming en realisatie is meer dan ooit van groot belang.

De genoemde 10-jaarsperiode is in de huidige markt te lang. Er moet scherper op actuele cijfers worden gestuurd.

Wij zijn het niet eens met specifiek 'doe meer met minder grond'. Wij denken dat er, zeker in de kleinere gemeenten/kernen, ruimte is voor uit- in plaats van inbreiding.

Hoofdstuk 7: woonomgeving.

Veel genoemde zaken voor wat betreft de klimaatverandering, ziet Bouwend Zeeland als een uitdaging. We zijn via de werkgroepen in de uitwerking van de Regionale Energie Strategie en de Klimaatadaptatie-strategie nauw bij deze onderwerpen betrokken.

Ook in dit hoofdstuk willen wij aangeven dat wij het niet eens zijn dat vooral duurzame verstedelijking voor meer woningbouw moet zorgen. Wij zien een duidelijke vraag in kleinere gemeenten/kernen, waar woningbouw kan plaatsvinden. We pleiten hier voor meer ruimte voor (kleinere) gemeenten, om snel op de (veranderende) vraag in te springen. Wij horen graag van u, welke stappen hierin, op korte termijn, gezet kunnen worden.

Wij sluiten ons aan bij subdoel 2 en denken graag mee in de uitvoering hiervan.

Hoofdstuk 9: Bodem.

Dit volgt Bouwend Zeeland op enige afstand. Wij zijn betrokken bij de Klimaatadaptatie-strategie, waar belangrijke opgaven voor de toekomst liggen. In de Omgevingsvisie wordt wel aangegeven dat, om de energiedoelen te halen, meer gebruik zal worden gemaakt van bodemenergiesystemen, voor bijvoorbeeld seizoensgebonden opslag. Later wordt gewaarschuwd voor de beperkte mogelijkheden voor de aanleg van bodemwarmtesystemen. Wij zien ook in andere regio's dat bodemkwaliteit en oplossingen in het kader van de energietransitie elkaar mogelijk kunnen bijten. Graag denken wij hier over mee.

Hoofdstuk 14: milieu.

Subdoel 1 is erg belangrijk voor Bouwend Zeeland. Wij blijven graag nauw betrokken bij de ontwikkeling rond het handelingskader, om gezamenlijk enerzijds de verantwoordelijkheid te nemen, anderzijds de ruimte die er is zo goed mogelijk te benutten. In het bestuurlijk overleg stikstof, opgezet door de Provincie Zeeland, spreken overkoepelende organisaties over de Zeeuwse aanpak ten aanzien van de stikstofproblematiek. Dit is, wat Bouwend Zeeland betreft, een goede stap voor een gezamenlijk gedragen aanpak van dit nijpende probleem.

Wij maken ons wel zorgen over het feit dat:

- De meeste Stikstof in Zeeland van buiten Zeeland komt, nl het buitenland en de schepen op de Westerschelde;
- We in Zeeland zeer weinig intensieve veehouderijen hebben, dus sanering weinig oplevert;
- Er veel en grote natuurgebieden in Zeeland zijn, die een groot deel van de provincie raken.

Wij vragen aandacht voor deze punten en willen dat, gezamenlijk, de ruimte wordt gecreëerd om toekomstige nieuwbouwprojecten door te laten gaan.

Wij denken graag, vanuit onze sector, mee met subdoel 7, om gezamenlijk stappen te zetten voor wat betreft circulariteit.

Hoofdstuk 17: arbeidsmarkt.

Zoals eerder is aangegeven, zien wij voor onze sector een grote uitdaging in het verkrijgen van voldoende personeel. Juist in de verduurzamingsslag zien we de bouw- en technische sector naar elkaar toe bewegen. We trekken daarom ook veel op met Techniek Nederland, om gezamenlijk het aanbod aan vakkrachten te vergroten. Hierin hebben we elkaar in Zeeland hard nodig. We sluiten ons dan ook aan bij alle doelen en denken er graag in mee.

Hoofdstuk 18: circulaire economie.

Dit thema wint steeds meer aan belang(stelling). We spreken graag met u over actie 2 en welke eisen in de GWW-sector logisch, haalbaar en effectief zijn. Ook denken we graag mee in actie 3.

Hoofdstuk 19: Haven en bedrijven.

Dit hoofdstuk volgt logischerwijze uit de voorgaande hoofdstukken en richt zich feitelijk op (vrijwel) alle ondernemers in Zeeland. Waar mogelijk sluit Bouwend Zeeland zich (via individuele leden) aan bij de acties en brengt haar denk- en slagkracht in.

Hoofdstuk 21: Transport en infrastructuur.

Dit onderwerp is, in de diverse subdoelen, van groot belang voor onze leden uit de infra-sector. Graag blijven wij frequent met alle belanghebbenden in overleg om deze opgaves gezamenlijk op te pakken.

Wij danken u voor de mogelijkheid onze inbreng op de Zeeuwse Omgevingsvisie te geven en zien uit naar een verder gezamenlijk overleg over de punten die wij in deze reactie hebben aangegeven.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Bouwend Zeeland

Penningmeester Bouwend Zeeland

Verenigingsmanager Bouwend Zeeland

Omgevingsvisie Zeeland 2021

De Omgevingsvisie Zeeland 2021 met bijbehorende stukken bestaat uit diverse documenten.

Dit zijn:

- Voorontwerp omgevingsvisie deel A;
- Voorontwerp omgevingsvisie deel B;
- Samenvatting omgevingsvisie;
- Voorontwerp omgevingsverordening;
- Voorontwerp deeldelegatiebesluit;
- Voorontwerp verordening nautisch beheer
- Milieueffectrapport;
- Passende beoordeling;
- Rapport ZB Zeeland nu en in de toekomst;
- MER factsheets;
- Samenvatting milieueffectrapport en passende beoordeling.

Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Zeeland 2021 bestaat uit twee delen.

- Omgevingsvisie deel A (hoofdstuk 1 tot en met 6);
- Omgevingsvisie deel B;

In hoofdstuk 1 wordt ingezoomd vanuit de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, via de Nationale Omgevingsvisie naar de Zeeuwse kernkwaliteiten. Binnen dat kader heeft men de uitdagingen verwoord in de volgende maatschappelijke uitdagingen:

- 1) Uitstekend wonen en leven in Zeeland
 - i) Verandering van de bevolkingssamenstelling en de noodzaak voor toegankelijke voorzieningen
 - ii) Vernieuwing van de Zeeuwse woningmarkt
 - iii) Noodzaak om barrières weg te nemen zodat alle Zeeuwen gemakkelijk deel kunnen nemen aan de samenleving
 - iv) Zorgen voor een gezonde woonomgeving
- 2) Balans in de grote wateren en het landelijk gebied
 - i) Verbeteren van de balans tussen het gebruik en de draagkracht van land en water
 - ii) Biodiversiteit staat onder druk
 - iii) Ruimte voor nieuwe duurzame ontwikkeling
- 3) Een duurzame en innovatieve economie
 - i) Hoogwaardig (her)gebruik van producten, grondstoffen en energie •
 - ii) Sluiten van kringlopen
- 4) Klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland
 - i) Aanpassen aan wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen
 - ii) Zo min mogelijk uitstoot van broeikasgassen

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 worden deze (maatschappelijke) uitdagingen uitgewerkt. In hoofdstuk 7 staat welke instrumenten door de provincie worden ingezet om deze uitdagingen te bereiken. In deel B staat vervolgens wat dit betekent voor de verschillende thema's.

Belangrijke thema's voor de DCMR zijn:

- Milieu - opgenomen als bouwsteen bij 'Balans in de grote wateren en het landelijk gebied'
- Natuur - opgenomen als bouwsteen bij 'Balans in de grote wateren en het landelijk gebied'
- Circulaire economie - opgenomen als bouwsteen bij 'Een duurzame en innovatieve economie'
- Havens en bedrijven - opgenomen als bouwsteen bij 'Een duurzame en innovatieve economie'
- Duurzame energie - opgenomen als bouwsteen bij 'Klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland'
- Energietransitie - opgenomen als bouwsteen bij 'Klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland'
- Klimaatadaptatie - opgenomen als bouwsteen bij 'Klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland'

Algemene opmerkingen:

- In de Omgevingsvisie wordt bij de term 'acties' veel gebruik gemaakt van containerbegrippen, zoals: verbeteren, verminderen, vergroten, versterken ed. zonder dat wordt aangegeven hoe dit concreet kan worden bereikt. De hoe en wat vraag blijft hierbij veelal onduidelijk.
- Voor de indicatoren wordt e.e.a. vaak niet concreet aangegeven, zoals:
 - dit wordt uitgewerkt in 'passende indicatoren';
 - dat monitoring nog nader moet worden uitgewerkt;
 - dat er kwalitatief wordt gerapporteerd.
- Monitoren op kwaliteit is lastig te meten. Er dient dan vooraf beschreven te zijn wanneer het een bepaalde kwaliteit heeft en wat die kwaliteit dan is. Doelen en acties zouden SMARTER (meer afrekenbaar moeten worden geformuleerd met informatie over, denk aan:
 - t.o.v. een bepaald x moment/0-moment/jaar x
 - aantal of %.
- Een aantal beschreven 'acties' komen meer over als '(sub)doelen'. Acties hebben betrekking op 'wie, wanneer, wat doet/uitvoert' (vb. bij 19 havens en bedrijven, actie 2.2 bij subdoel 2 uit deel B van de Omgevingsvisie).
- Veelal worden er concrete zaken doorgeschoven naar andere organisaties, of documenten zoals gemeentelijke Omgevingsvisie 's en -plannen of naar de toekomst. Er is bijvoorbeeld (als actie) aangegeven: 'nader uit te werken in een programma'. Bij 'natuur' geeft men als actie: 'het voortzetten beleid m.b.t. bescherming natuurgebieden' Er moet nog veel gebeuren, want er worden beheersplannen opgesteld, terwijl dit nou juist een doel kan zijn. Wanneer deze gereed moeten zijn is niet helder.
- Wat de concrete ambities en kader van de provincie zijn is niet duidelijk bij zaken waar de provincie het bevoegd gezag is. Worden ook bij provinciale inrichtingen die bepaald door gemeenten. Denk hierbij aan omgevingsveiligheid en geurbeleid.
- Provincie doet veel met subsidies. Niet duidelijk is hoe dit zich verhoudt tot de ambities en doelen in de Omgevingsvisie (hoe, wat en wanneer). Dit is niet concreet uitgewerkt.
- In onderdeel A van de omgevingsvisie 'Voorontwerp voor achterbanraadpleging' staat voor de verschillende hoofdstukken de samenhang en uitdaging aangegeven. De uitdagingen sluiten aan bij de NOVI-prioriteiten. Er wordt ten behoeve van de uitvoering niets aangegeven over de noodzakelijke borging en afstemming in lokale omgevingsvisies, omgevingsplannen en – programma's. Er staat dat in theorie door iedere overheid afzonderlijk een programma wordt opgesteld. Het is van belang dat dit regionaal wordt uitgewerkt; gemeentegrenzen bestaan veelal niet bij de benoemde opgaven.

Milieu

Bij milieu gaat het om omgevingskwaliteit, in het bijzonder de kwaliteit van lucht, water, bodem, geluid en veiligheid. Aangegeven wordt dat nog niet overal aan de normen wordt voldaan. In het provinciaal milieuprogramma zijn doelen en acties opgenomen om de milieukwaliteit verder te verbeteren.

Het Zeeuwse milieubeleid heeft als algemeen doel het beschermen en het versterken van de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving; een schoon en veilig Zeeland. Dit wordt geconcretiseerd in de volgende 8 subdoelen:

1. Verminderen en voorkomen bodemverontreiniging;
2. Verbeteren waterkwaliteit door reguleren indirecte lozingen;
3. Permanent verbeteren van de luchtkwaliteit door het streven naar de WHO-norm met als uitgangspunt een verwaarloosbaar risico;
4. Een aanvaardbaar hinderniveau voor geur vasthouden;
5. Beperken van de uitbreiding van geluidsproductie;
6. Het zoveel mogelijk beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen;
7. Beperken van het ontstaan van afval en van het gebruik van primaire grondstoffen (50% circulair);
8. Reguleren van luchtvaartterreinen.

De uitvoering (reguleren, toezicht en handhaving) komt voor een belangrijk deel ter verantwoording van de omgevingsdiensten (Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland en DCMR milieudienst Rijnmond).

Zoals in de Omgevingsvisie aangegeven, is het belangrijk dat er goede en adequaat georganiseerde en functionerende omgevingsdiensten voor Zeeland werkzaam zijn, om de bredere doelstellingen te kunnen halen.

Om hier uitvoering aan te kunnen geven moeten er rondom de invoering van de Omgevingswet (werk)afspraken worden gemaakt en moet de personele inzet worden geborgd in het Werkplan 2022.

Natuur

Behoud en versterking van Zeeuwse biodiversiteit. Specifiek wordt daarbij ingezet op het bereiken van een 70% doelbereik van stikstofgevoelige binnendijkse Natura2000 gebieden.

De onderstaande 3 hoofddambities zoals deze met het Rijk zijn afgesproken blijven daarbij onverminderd overeind:

1. het verbeteren van de biodiversiteit;
2. het versterken van de maatschappelijke betrokkenheid bij natuur;
3. het versterken van de verbinding tussen natuur en economie.

Hier wordt onder meer met de volgende 7 subdoelen invulling aan gegeven (provinciale Natuurvisie 2017-2022):

1. Herstel biodiversiteit;
2. Natuurbescherming;
3. Natuurbeheer;
4. Natuurherstel;
5. Natuurontwikkeling;
6. Natuurverbreding;
7. Natuurbeleving

Zoals in de omgevingsvisie aangegeven is een effectieve nationale en regionale aanpak van de stikstofuitstoot een belangrijke voorwaarde voor verbetering van natuurwaarden. In de aanpak werken overheden, terreinbeheerders en economische sectoren gebiedsgericht samen aan een oplossing.

Een gebiedsgerichte samenwerking ten aanzien van de stikstofuitstoot heeft mogelijk een rechtstreekse doorwerking in de vergunningverlening waar de DCMR verantwoordelijk voor is. Betrokkenheid van de DCMR bij een gebiedsgerichte aanpak is gewenst.

Circulaire economie

De regionale kansen voor een circulaire economie liggen naar het oordeel van de provincie vooral in de bouw en verblijfsrecreatie (MKB) en industrie. De eerste circulaire projecten zijn opgestart. Daarmee zijn al successen behaald, waaronder projecten voor industriële symbiose.

Uitgangspunt is dat binnen de Zeeuwse economie in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen) met 50% is gedaald. Deze transitie omvat drie onderdelen:

1. Grondstoffen efficiënt en hoogwaardig benutten.
2. Vervangen van 'niet duurzame' door 'duurzaam geproduceerde hernieuwbare en algemeen beschikbare' grondstoffen.
3. Gebieden inrichten vanuit een circulaire optiek.

Uitgangspunt hierbij is de (inter)nationale doelstellingen vertalen naar kansen voor Zeeuwse sectoren. Hierbij zijn de volgende acties geformuleerd:

1. Realiseren van circulaire verdienmodellen;
2. Omschakelen naar hernieuwbare (biobased) grondstoffen;
3. Verbeteren hergebruik van grondstoffen.

Niet duidelijk is op welke wijze concreet invulling moet/kan worden gegeven aan de genoemde ambities binnen de VTH-taken in de sector industrie. Onder het kopje 'Rolverdeling' in deel B

kan bijvoorbeeld worden opgenomen dat gemeenten en omgevingsdiensten bij de uitvoering van haar VTH-taken actief rekening houden met de geformuleerde ambities.

Havens en bedrijven

Voor havens en industrie ligt de focus tot 2030 op:

- de omschakeling naar elektriciteit en waterstof;
- het gebruik van circulaire grondstoffen;
- de opslag van CO₂.

Het doel voor de havens is:

- een vermindering van CO₂ gebruik die aansluit bij het Klimaatakkoord;
- een grootschalige groene waterstoffabriek in bedrijf te hebben;
- het aandeel van productie gebaseerd op hergebruik te vergroten naar 5 tot 10 %;
- binnen de chemische industrie voor 15% van de productie biobased grondstoffen te gebruiken.

Deze ambities en doelen zijn gebaseerd op de 'Roadmap towards a climate neutral industry in the Delta region'. In dat rapport is een routekaart met maatregelen opgenomen die de bijdrage van de deelnemende bedrijven aan de landelijke klimaatdoelen omschrijft.

Gezondheid is een belangrijk uitgangspunt voor ontwikkelingen binnen de havens en industrie. In dat kader wordt gesteld dat de chemische en technische industrie op voldoende afstand van woongebieden is gelegen.

In dit kader is als actie op genomen dat de ontwikkeling van havens en industrie plaatsvindt met gezondheid als uitgangspunt en binnen de randvoorwaarden van natuur, milieu en ruimtegebruik.

Voor de concrete invulling hiervan wordt verwezen naar de gemeentelijke omgevingsvisie's en omgevingsplannen. Zijn hiermee de gemeenten richtinggevend voor het te volgen beleid bij provinciale inrichtingen? Het gaat hier onder meer om geurbeleid, omgevingsveiligheid en hoe het aspect gezondheid moet worden beoordeeld.

Duurzame energie

De elektriciteitsopgave is om maximale ontwikkeling van duurzame energie in Zeeland te faciliteren (minstens 11 PJ aan hernieuwbare energie in 2030). In dat kader wordt in meer of mindere mate ingezet op:

- Windenergie;
- Zonne-energie;
- Energie uit water;
- Biomassa als brandstof (ondanks dat wordt getwijfeld aan de CO₂-neutraliteit van houtverbranding);
- Biovergisting (grootschalige initiatieven het beste op industrieterreinen).

Om de ambities te realiseren moeten knelpunten en aanpassingen in het elektriciteitsnet in beeld worden gebracht en moet er worden nagedacht over meer flexibiliteit in het energiesysteem van de toekomst.

De noodzakelijke acties worden op regionaal niveau uitgevoerd in door de gemeenten op te stellen transitievisies en/of omgevingsvisies als uitwerking van de RES. Ontwikkeling van biomassacentrales is vanuit luchtkwaliteit en gezondheid ongewenst en een tijdelijke invulling. Waterstofontwikkelingen worden niet als duurzame energiebron genoemd. Wel genoemd bij de energietransitie en in het hoofdstuk haven en industrie.

Met betrekking tot de rolverdeling kan worden opgemerkt dat er ook tussen de verschillende gemeentelijk RESsen een samenwerking moet zijn (bijv. de aansluiting op warmtenetleidingen vanuit de industrie). De uitwerking van de RESsen komt op het bordje van de lokale overheid, gevaar bestaat dat hierdoor een regionale afstemming minder van de grond komt. De provincie kan hier een regierol vervullen.

Er is een duidelijk raakvlak met Goeree-Overflakkee, waar mede gezien vergelijkbare geografie een samenwerking mogelijk is.

Energietransitie

Om er voor te zorgen dat Zeeland in 2050 geen CO₂ en andere broeikasgassen meer uitstoot, is voor 2030 als tussendoel een algemene reductie van 49% ten opzicht van 1990 gesteld. De Regionale energiestrategie (RES) vormt het kader voor de energietransitie in Zeeland. Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat het onzeker is of de financiële, technische en ecologische mogelijkheden voldoende zijn om Zeeland onder die omstandigheden leefbaar te houden.

Voor de sectoren landbouw en **industrie** worden nationale afspraken gemaakt. De CO₂-reductie door de industrie is uitgewerkt in een aparte Roadmap (SDR). De aanpak omvat omschakeling naar elektriciteit, groene waterstof en CO₂-opslag. De grootschalige productie van waterstof vanuit windenergie in Zeeland is daarbij een belangrijke voorwaarde.

De noodzakelijke acties worden op regionaal niveau uitgevoerd in door de gemeenten op te stellen transitievisies en/of omgevingsvisies als uitwerking van de RES. Opvallend hierbij is dat de provincie de inzet van lokale biomassa centrales, naast de inzet van restwarmte als een van de oplossingsrichtingen ziet, ondanks de landelijke discussies rond dit thema.

Voor de DCMR is het van belang te beschikken over voldoende kennis en capaciteit met betrekking tot de omschakeling naar elektriciteit, groene waterstof en CO₂-opslag in de industrie en de grootschalige productie van waterstof vanuit windenergie.

Klimaatadaptatie

Zeeland is in 2030 voldoende waterrobuust en klimaatbestendig ingericht. Door klimaatverandering is sprake van toenemende kans op overstroming, wateroverlast, langdurige droogte en extreme hitte. Uiterlijk in 2050 moet Zeeland waterrobuust en klimaatbestendig zijn ingericht.

De verantwoordelijkheid voor deze opgave ligt vooral bij de gemeenten. Binnen de DCMR worden klimaatmaatregelen daar waar mogelijk in onze RO-advisering daar waar mogelijk meegenomen. In Zeeland hebben wij echter geen actieve rol in de RO-advisering.

Voorontwerp omgevingsverordening

Een belangrijk juridische instrument van de provincie is de omgevingsverordening. Daar staan alle bindende provinciale regels over water, bodem, milieu, natuur, landschap, (vaar)wegen en ruimtelijke ontwikkeling in.

In deze Omgevingsverordening zijn de teksten van de Omgevingsverordening Zeeland 2018 voor zover dat mogelijk is omgezet. De omgevingsverordening kent verbodsbepalingen waar rekening mee moet worden gehouden die uiteindelijk worden opgenomen in de gemeentelijke omgevingsplannen.

Voor de DCMR betekend dat bij de uitvoering van haar taken ook rekening moet worden gehouden met de Omgevingsverordening dan wel de gemeentelijke Omgevingsplannen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de beleidsvrijheid die de Omgevingswet de gemeenten biedt voor zover dat niet is gereguleerd in de Omgevingsverordening.

Milieueffectrapportage

Het MER bij de Omgevingsvisie is al afgerond en ligt nu samen met de ontwerpvisie ter inzage voor zienswijzen. Verder is het voor een toetsingsadvies aan de Commissie m.e.r. aangeboden.

Het lijkt me in dit stadium, waarin het MER al een formeel vastgesteld openbaar document is niet echt zinvol dat wij daar als DCMR 'globaal iets van gaan vinden'. Als de provincie zou willen dat wij een inhoudelijke beoordeling van het MER geven kan dat natuurlijk, maar dan moet dat goed worden gedaan, niet globaal. In deze fase is het verstandig het concept-toetsingsadvies van de Cie m.e.r. af te wachten, want dat is het moment dat er weer concreet actie wordt vereist van de provincie.

De kans is groot dat de commissie met aanbevelingen gaat komen in haar (concept)advies die al dan niet verwerkt moeten worden. Indien de provincie dat wil kunnen wij op basis van onze ervaringen bij vergelijkbare trajecten (o.a. MER'en voor omgevingsvisies Zuid-Holland en Rotterdam) uiteraard meedenken daarover.

Voorontwerp deeldelegatiebesluit

Met het deeldelegatiebesluit gelegeerd de provinciale staten van Zeeland de bevoegdheid tot het vaststellen van delen van de omgevingsverordening aan gedeputeerde staten van Zeeland.

Dit heeft geen rechtstreekse gevolgen voor de taken/verantwoordelijkheden van de DCMR.

Rapport ZB Zeeland nu en in de toekomst (Participatie)

Voor de participatie is een inwoneronderzoek in het kader van de Zeeuwse Omgevingsvisie uitgevoerd.

Dit heeft geen rechtstreekse gevolgen voor de taken/verantwoordelijkheden van de DCMR.

In hoofdstuk 6.6 van de Omgevingsvisie wordt ook aandacht besteed aan participatie. Het gaat hierbij om de participatie bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie geeft geen richting met betrekking tot participatie bij besluitvorming waarbij de provincie het bevoegd gezag is.

Voorontwerp verordening nautisch beheer

Deze verordening heeft betrekking op het nautisch beheer van de provinciale vaarwegen en de bijbehorende (voor)havens, oevers, oeverwerken, kunstwerken en alle overige toebehorende werken. Het gaat hier om de zorg voor de regeling van het verkeer op het water, op grond van de Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen.

Dit heeft geen rechtstreekse gevolgen voor de taken/verantwoordelijkheden van de DCMR.

Vlaamse overheid
Afdeling Strategie, Internationaal Beleid
en Dierenwelzijn
Koning Albert II laan 20 (bus 8)
1000 Brussel
T 0032-499 54 17 96
www.omgevingvlaanderen.be

Provincie Zeeland

Postbus 6001
4330 LA Middelburg
Nederland

uw bericht van
25 februari 2021
vragen naar/e-mail

uw kenmerk
zaaknummer 7955

ons kenmerk

telefoonnummer
0032-499 54 17 96

bijlagen

datum
2/04/2021

Betreft: Zeeuwse omgevingsvisie

Geachte heer,
Geachte mevrouw,

Namens het departement Omgeving van het Vlaamse Gewest wil ik u vriendelijk bedanken om ons te informeren over het ontwerp van omgevingsvisie en omgevingsverordening. Wij willen graag gebruiken maken voor de mogelijkheid die u ons biedt om in deze vroege fase al te reageren.

Hoewel de visie veel omgevingsdoelen en indicatoren vermeldt, wat uiteraard positief is, valt het op dat er weinig concrete keuzes voor specifieke locaties, thema's of gebieden gemaakt worden. Verder lijkt ons de omgevingsvisie, wat betreft grensoverschrijdende aspecten, beperkt en op sommige punten een beetje achterhaald, als we bijvoorbeeld denken aan de intentieverklaring van 24 februari 2021 van het North Sea Port District met betrekking tot de realisatie van Rail Gent-Terneuzen.

Buiten het rubriekje over de VNSC missen we de verwijzing naar internationale (Vlaamse) afspraken (behalve actie 19.2.1). Daardoor komen de volgende aandachtspunten in beeld:

- bij energietransitie wordt nergens ingezet op de scheepvaart, terwijl de havens van Vlissingen, Terneuzen en dus ook die van Antwerpen wel een belangrijke rol spelen: versterken binnenvaart, soorten, walstroom;
- stikstof wordt slechts zijdelings benoemd wat in de huidige context vreemd is. Een globale provinciale stikstofvisie, lijkt ons te ontbreken;
- er worden geen ambities en acties aan het grenspark Groot Saeftinghe gekoppeld, dat ook niet vernoemd wordt. Nochtans geven de acties die in het grenspark worden opgenomen, uitvoering aan verschillende ambities in deze visie.

Verder is het opvallend dat de provincie Zeeland nauwelijks ingaat op de (ruimtelijke) relaties met de buren waaronder ook Vlaanderen. Vlaanderen wordt zeer beperkt vernoemd in deel A (ziekenhuizen) alsook in deel B (culturele samenwerking, Unesco Geopark, verwijzing naar de (VNSC-commissie, aanvoer van water, regionaal afval, snelfietsroute bij Zelzate, actie 2.2 rond spoorwegen in NorthSeaPort,). Inzichten die er reeds bestaan, beleidsaccenten etc... worden best wel vermeld.

Het lijkt ons nuttig om onderstaande grensoverschrijdende processen/projecten expliciet in het actieprogramma te vermelden met de boodschap dat de (bestaande) gebiedswerkingen worden versterkt:

- kustzone, met name het recreatief netwerk, en de natuurontwikkeling voor het Zwin en het potentieel Vlaams park aldaar;
- NorthSeaPort en de wens om de Nederlandse en Vlaamse visies voor deze haven en omgeving in elkaar te schuiven, de mobiliteit te optimaliseren en de werking te integreren. De spoorlijn wordt wel vermeld in actie 2.2, maar de ruimere werking of het strategisch project niet;
- De Moervaartvallei en het krekengebied langsheen de grens;
- Het internationaal project Grenspark Groot Saefthinge waar Zeeland en Vlaanderen samen al enkele jaren natuurontwikkeling, recreatie, landbouw in relatie ook tot de havenontwikkeling uitbouwen;
- Wonen wordt best in relatie tot het verhaal van de regionale woningmarkten (Sint-Gillis-Waas, Stekene, Hulst,...) met de provincie Oost-Vlaanderen verder bekeken, regionale voorzieningen eventueel ook;
- De opgewaardeerde A11 is voor ons een 'Havenweg' waarlangs (economisch) verkeer nu gekanaliseerd kan worden. Het lijkt ons verstandig om hiermee rekening te houden, met de potentie om bijvoorbeeld een buisleidingstraat te voorzien en ook in te gaan op de wijzigingen in positie van de havens zelf.

Het departement Omgeving wil van de mogelijkheid graag gebruik maken om u te verzoeken om haar ook bij de hierna volgende stappen in de procedure richting de Zeeuwse Omgevingsvisie nauw te betrekken zodat wij in elke gepaste fase onze bezorgdheden kunnen signaleren.

Met vriendelijke groeten,

Peter Cabus
Secretaris-General

Van: Economic Board Zeeland

Betreft: Reactie op de Zeeuwse Omgevingsvisie

Middelburg, 30 maart 2021

Aan: Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland

Geachte collegeleden,

Begin dit jaar hebben we uw uitnodiging ontvangen om een reactie te geven op de Zeeuwse Omgevingsvisie. Daarvoor dank. We maken graag gebruik van die mogelijkheid. Het is gezien de grote omvang van de Omgevingsvisie en alle bijbehorende documenten een reactie op hoofdlijnen waarin we de essentie neerzetten. Daarnaast verdiepen we op enkele zaken die we aanvullend van belang vinden om mee te geven. Als laatste geven we advies over de rol van de provincie in deze.

De hoofdlijnen

De Omgevingsvisie is een belangrijk instrument voor de koersbepaling van de provincie tot 2050 en geeft een kader voor iedereen en alles dat gebruik maakt van de omgeving. We hebben als Economic Board Zeeland waardering voor de integrale benadering ervan. Die maakt het overzicht en de samenhang compleet, maar nodigt ook uit om op veel onderwerpen te reageren. We hebben ook veel waardering voor de uitvoerige participatie en betrokkenheid van allerlei partijen. Zoals u terecht stelt, is de Omgevingsvisie mensenwerk, is ze voor iedereen in Zeeland van belang en levert ze daarom veel meningen en wensen op.

Door de vele meningen en wensen en de inhoudelijke veelheid en volledigheid van onderwerpen, is de kern van wat we in deze Omgevingsvisie echt willen bereiken, niet scherp. We denken dat die scherpste om Zeeland nog krachtiger neer te zetten wel nodig is. Bovendien liggen er grote vraagstukken met een grote impact op de omgeving, zijn er verschillende huidige knelpunten die om een oplossing vragen en is er behoefte aan ruimte voor ontwikkeling op allerlei gebied. Bij dit alles is niet voldoende helder waar de focus ligt, welke prioriteiten we willen stellen en welke afwegingen en keuzes we vervolgens daarvoor moeten maken. Om vertrouwen te geven en toekomstgericht te zijn, is hier meer duidelijkheid nodig.

Verdieping op de vier uitdagingen

Aan de hand van de vier uitdagingen die in de Omgevingsvisie zijn meegegeven verdiepen we een aantal opmerkingen. De uitdagingen zijn op zichzelf duidelijk herkenbaar. We denken wel dat het helpt om de onderlinge samenhang meer in beeld te brengen. Zo hoort volgens ons bij de uitdaging *Uitstekend wonen en leven in Zeeland* ook het werken in Zeeland. Zeeland moet niet alleen een gebied zijn om fijn te wonen en heerlijk te leven. Het is ook een aantrekkelijk gebied om te werken, waarbij wonen, leven en werken soms gescheiden is, maar op veel plekken ook met elkaar verweven, met voldoende ontwikkelruimte, een goede bereikbaarheid en voldoende voorzieningen om aantrekkelijk te zijn en te blijven. Waarbij we regionaal en lokaal samenwerken, afstemmen en delen en waar we nodig en kansrijk grensoverschrijdend samenwerken met andere regio's.

Bij de uitdaging *Balans in de grote wateren en het landelijk gebied* merken we op dat verschillende ontwikkelingen om (heel veel) ruimte vragen, waar die er feitelijk nu niet is. We denken dan aan ruimte voor opvang van water, energieopwekking door wind of zon, natuurlijke landbouwsystemen of ontwikkeling van recreatiegebieden en de watersport. Die vraagt om slim combineren of vaker nog, het maken van keuzes, want niet alles is mogelijk of wenselijk. Het maken van keuzes is dan nodig in het perspectief van wat we willen bereiken, waardevol vinden om te behouden en waar we prioriteit aan willen geven.

Bij de uitdaging van *Een duurzame en innovatieve economie* sluiten we aan op de insteek van hoogwaardig (her)gebruik van producten, grondstoffen en energie en het sluiten van kringlopen. Hierbij willen we nog een stap verder gaan, door grondstofketens nog meer te verbinden en daarmee prioriteit te geven aan een circulaire aanpak met beter inzamelen en verwerken. We zien biobased dan vooral als aanvulling hierop. Dat heeft gevolgen voor verwerking, opslag en transport. Het vraagt ook om innovatie in grote bedrijven en MKB-bedrijven, om meer onderzoek en sluit aan bij de ontwikkeling van het Delta Kennis Centrum en de inzet van Zeeland als proeftuin voor vernieuwing en verduurzaming. Het is een kans voor Zeeland om met beide handen aan te grijpen en is ook nodig om de economie voldoende wendbaar en veerkrachtig te houden. Stimuleren en regie vanuit het rijk en de provincie en het hierin actief meenemen van bedrijven zijn nodig om deze kansen daadwerkelijk te kunnen benutten.

Bij de uitdaging *Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland* herkennen en delen we de uitwerking van de gemaakte politieke en bestuurlijke afspraken. Het is een weg met veel obstakels en vooral voor de chemische industrie een fikse uitdaging. We pleiten daarom voor het nemen van meer tijd om de benodigde omslag te kunnen maken. Bovendien zien we in aanvulling op de Regionale Energie Strategie in kernenergie een nader te onderzoeken en mogelijk bespreekbaar alternatief om in verduurzaming te voorzien. Verder zien we nog uitdagingen bij de elektrificatie van energiebehoefte in met name de industrie, verwarming van oude woningen in binnensteden en steunen we de insteek om vernieuwing van mobiliteit vanuit het Living Lab Zeeland te stimuleren.

Vier Zeeuwse afwegingsfactoren en kernkwaliteiten

Voor het inspelen op ontwikkelingen zijn vier afwegingsfactoren aangegeven. We ondersteunen die factoren volledig. We denken wel dat het stimuleren van het gebruik ervan nodig is om deze factoren tot optimaal effect te krijgen en dat regie op bepaalde ontwikkelingen nodig blijft. Zeker bij ingrijpende en complexe ontwikkelingen, waar het gaat om bescherming van bepaalde waarden of bij het ontwikkelen en toevoegen van nieuwe omgevingskwaliteiten. Bijvoorbeeld bij nieuwe recreatieparken ook investeren in de omgeving en zorgen voor behoud van kwaliteit op de lange termijn.

Rol voor de provincie

De Omgevingsvisie laat zien dat er veel speelt in Zeeland, dat er nu en in de toekomst grote vraagstukken zijn en dat we een duidelijke koers moeten kiezen. Het is daarom nodig om keuzes te maken, zowel op kort als voor de lange termijn. Dat vraagt om regie, afstemming, samenwerking en een duidelijke rolverdeling. We zien voor de provincie een rol als het gaat om sturen en bewaken van hoofdlijnen en bij ontwikkeling en uitvoering van regionale en complexe bovenlokale opgaven, altijd in samenwerking, op basis van gelijkwaardigheid en bij voorkeur in triple helix verband. Op deze manier is het mogelijk om kansen te benutten, de uitdagingen aan te gaan en Zeeland weer een stap verder te brengen

Tot slot

We wensen u veel succes bij het verder uitwerken en concretiseren van de Omgevingsvisie. We willen daar graag aan bijdragen.

Mocht u naar aanleiding van deze brief overleg of nadere informatie willen, dan staan we daar uiteraard voor open.

Op naar een mooi en sterk Zeeland!

Met vriendelijke groet,

Namens Economic Board Zeeland,
, voorzitter

, secretaris

Veiligstelling vitale infrastructuur openbare drinkwatervoorziening

Vanuit de Drinkwaterwet zijn bestuursorganen gehouden om zorg te dragen voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. De bescherming van de drinkwaterbelangen, zoals de bescherming van bronnen en de drinkwaterinfrastructuur verdient bijzondere aandacht.

Ruimtelijke bescherming van de vitale drinkwaterinfrastructuur is niet altijd vanzelfsprekend geborgd in ruimtelijke wet- en regelgeving en planvorming. Het gevolg hiervan is dat bij ruimtelijke initiatieven in de fysieke leefomgeving de belangen van de drinkwatervoorziening onvoldoende kenbaar zijn en worden afgewogen. Hierdoor ontstaan bij ruimtelijke projecten met regelmaat onnodig hoge maatschappelijke kosten, die uiteindelijk bij de burger terechtkomen.

Beschermingszones

De provincie Zeeland geeft concrete invulling aan deze zorgplicht door de hoofdinfrastructuur van de publieke watervoorziening inclusief beschermingszones op te nemen in de provinciale omgevingsvisie. Opname van beschermingszones rond de transportleidingen borgt vroegtijdige belangenafweging waarbij gestreefd wordt naar het vinden van een oplossing tegen laagst maatschappelijke kosten. Hierbij hoeft de term 'maatschappelijke kosten' zich niet te beperken tot alleen geld.

In de praktijk

Wanneer er door een initiatief van derden activiteiten plaats gaan vinden binnen de beschermingszones* is initiatiefnemer verplicht om het waterbedrijf vroegtijdig te betrekken. Vroegtijdig betekent in het geval van vitale drinkwaterinfrastructuur minimaal 3 jaar van tevoren. Dit biedt tijd en ruimte om tot een gedragen plan te komen. In zo'n plan zijn laagst maatschappelijke kosten en duurzame veiligstelling van de drinkwatervoorziening de belangrijkste uitgangspunten.

*5 meter aan weerszijden vanuit het hart van de leiding

Afdeling 2.10 Flora- en fauna-activiteiten

Paragraaf 2.10.1 Algemene bepalingen

Artikel 2.10.1.1 Toepassingsbereik

Deze afdeling is van toepassing op flora- en fauna-activiteiten.

Artikel 2.10.1.2 Oogmerk

De regels in deze afdeling zijn gesteld met het oog op:

- a. de natuurbescherming;
- b. goed jachthouderschap;
- c. het voorkomen en bestrijden van schade door dieren;
- d. het waarborgen van de veiligheid;
- e. de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;
- f. bestendig beheer of onderhoud; of
- g. onderzoek en onderwijs.

38

Paragraaf 2.10.2 Vergunningvrije gevallen

Artikel 2.10.2.1 Aanwijzing vergunningvrije gevallen soorten

Vogelrichtlijn: verbod vernielen of beschadigen nesten, rustplaatsen en eieren van vogels

1. Het verbod, bedoeld in artikel 11.37, eerste lid, aanhef en onder b, van het Besluit activiteiten leefomgeving, om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten, geldt niet voor het opzettelijk vernielen of opzettelijk beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren, of het opzettelijk wegnemen van nesten, van de grauwe gans.

2. Het eerste lid geldt alleen als:

- a. de activiteit wordt verricht door of in opdracht van een grondgebruiker;
- b. de activiteit wordt uitgevoerd op de gronden, of in of aan de opstallen, die bij de grondgebruiker in gebruik zijn;
- c. de activiteit plaatsvindt met het oog op het voorkomen van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren, die in het lopende of daarop volgende jaar dreigt op te treden;
- d. in de periode van 15 februari tot 1 april daaropvolgend; en
- e. de activiteit wordt uitgevoerd in overeenstemming met het faunabeheerplan.

3. In aanvulling op het tweede lid geldt het eerste lid ook:

- a. maximaal 1 keer in de periode van 1 april tot 15 april daaropvolgend;
- b. in gebieden in beheer bij een terreinbeherende organisatie;
- c. door of in aanwezigheid van de terreinbeherende organisatie; en
- d. als er geen risico is op verstoring van ter plekke broedende moerasvogels.

4. Beoordeling van het risico, bedoeld in het derde lid, onder d, vindt plaats door de terreinbeherende organisatie aan de hand van een jaarlijkse inventarisatie van kwetsbare broedvogels.

5. De grondgebruiker, of degene die de activiteit verricht, informeert en rapporteert over deze activiteit op de in het faunabeheerplan vastgestelde wijze.

Artikel 2.10.2.2 Aanwijzing vergunningvrije gevallen soorten

Vogelrichtlijn: verbod doden van vogels

1. Het verbod, bedoeld in artikel 11.37, eerste lid, aanhef en onder a, van het Besluit activiteiten leefomgeving, om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten, geldt niet voor het opzettelijk doden van:

- a. grauwe gans;
- b. kolgans; en
- c. brandgans.

2. Het eerste lid geldt alleen als:

- a. de activiteit wordt verricht door of in opdracht van een grondgebruiker;
- b. de activiteit wordt uitgevoerd op de gronden, of in of aan de opstallen, die bij de grondgebruiker in gebruik zijn;
- c. de activiteit plaatsvindt met het oog op het voorkomen van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren, die in het lopende of daarop volgende jaar dreigt op te treden;
- d. de activiteit wordt uitgevoerd in overeenstemming met het faunabeheerplan; en
- e. wordt voldaan aan de artikelen 2.10.2.3 tot en met 2.10.2.5.

3. Het eerste lid geldt niet:

- a. binnen de aangewezen ganzenrustgebieden in de periode van 1 november tot 1 april daaropvolgend; en

39

- b. op zondagen, de nieuwjaarsdag, de tweede paasdag, de Hemelvaartsdag, de tweede pinksterdag en de beide kerstdagen

4. De grondgebruiker, of degene die de activiteit verricht, informeert en rapporteert over deze activiteit op de in het faunabeheerplan vastgestelde wijze.

Artikel 2.10.2.3 Algemene regels schadebestrijding grauwe gans

1. Het doden van grauwe gans vindt plaats in de periode van 15 februari tot 1 november daaropvolgend met gebruik van geweer en lokvogels.

2. Het doden van grauwe gans vindt in de periode van 1 november tot 15 februari daaropvolgend, alleen plaats:

- a. met gebruik van een hagelgeweer;
- b. tussen een half uur voor zonsopkomst en 12.00 uur;
- c. op percelen met nog oogstbare landbouwgewassen;
- d. als eerst op het betreffende schadeperceel minimaal één visueel middel, in voldoende aantallen verspreid over het perceel aanwezig, en minimaal één akoestisch middel, in voldoende aantallen controleerbaar in het veld aanwezig en in werking, aanwezig zijn;
- e. voor maximaal 3 jachtaktehouders tegelijk per 3 hectare schadeperceel; en
- f. als per verjaagactie maximaal twee ganzen worden gedood.

3. In afwijking van het tweede lid, onder e, kan voor schadepercelen groter dan 3 hectare 1 extra jachtaktehouder worden ingezet voor iedere hectare aansluitend schadegeewas.

4. Het tweede lid geldt niet:

- a. op percelen grasland ingezaaid vóór 1 augustus voorafgaand aan de winterperiode van dat jaar;
- b. op percelen met groenbemestingsgewassen; en
- c. op percelen met oogstresten.

Artikel 2.10.2.4 Algemene regels schadebestrijding kolgans

1. Het doden van kolgans vindt in de periode van 1 november tot 1 april daaropvolgend alleen plaats:

- a. op percelen met nog oogstbare gewassen; en
- b. als eerst op het betreffende schadeperceel minimaal één visueel middel, in voldoende aantallen verspreid over het perceel aanwezig, en minimaal één akoestisch middel, in voldoende aantallen controleerbaar in het veld aanwezig en in werking, aanwezig zijn.

2. Het doden van kolgans vindt in de periode van 15 februari tot 1 april daaropvolgend alleen plaats:

- a. op percelen grasland ingezaaid vóór 1 augustus voorafgaand aan de betreffende winterperiode van dat jaar;
- b. als op het betreffende schadeperceel verjaging door menselijke aanwezigheid plaatsvindt; en
- c. als gedurende de periode na 12.00 uur er preventieve maatregelen zijn getroffen in

de vorm van verjaging door middel van mensen in het veld, honden of vogelafweerpistolen.

3. Het eerste en tweede lid gelden alleen:

- a. voor het gebruik van een hagelgeweer;
- b. tussen een half uur voor zonsopkomst en 12.00 uur;
- c. voor maximaal 3 jachtaktehouders tegelijk per 3 hectare schadeperceel; en
- d. als per verjaagactie maximaal twee ganzen worden gedood.

40

4. In afwijking van het derde lid, onder c, kan voor schadepercelen groter dan 3 hectare 1 extra jachtaktehouder worden ingezet voor iedere hectare aansluitend schadegewas.

5. Het eerste lid geldt niet:

- a. op percelen grasland ingezaaid vóór 1 augustus voorafgaand aan de winterperiode van dat jaar;
- b. op percelen met groenbemestingsgewassen; en
- c. op percelen met oogstresten.

Artikel 2.10.2.5 Algemene regels schadebestrijding brandgans

Het doden van brandgans vindt alleen plaats:

- a. binnen het beheergebied brandganzen;
- b. in de periode van 1 mei tot 1 november daaropvolgend; en
- c. met gebruik van het geweer en lokvogels.

Artikel 2.10.2.6 Aanwijzing vergunningvrije gevallen andere soorten

1. Het verbod, bedoeld in artikel 11.54, eerste lid, aanhef en onder a, van het Besluit activiteiten leefomgeving, om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten, geldt niet voor het opzettelijk doden van damhert.

2. Het eerste lid geldt alleen als:

- a. de activiteit wordt verricht door of in opdracht van een grondgebruiker;
- b. de activiteit wordt uitgevoerd op de gronden, of in of aan de opstallen, die bij de grondgebruiker in gebruik zijn;
- c. de activiteit wordt uitgevoerd in overeenstemming met het faunabeheerplan; en
- d. wordt voldaan aan de eisen in artikelen 2.10.2.7.

3. Het eerste lid geldt niet op zondagen, de nieuwjaarsdag, de tweede paasdag, de Hemelvaartsdag, de tweede pinksterdag en de beide kerstdagen.

4. Het eerste lid, onder a, geldt niet voor het opzettelijk doden door middel van drijven.

5. De grondgebruiker, of degene die de activiteit verricht, informeert en rapporteert over deze activiteit op de in het faunabeheerplan vastgestelde wijze.

Artikel 2.10.2.7 Algemene regels schadebestrijding damhert

Het doden van damhert vindt alleen plaats:

- a. in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
- b. op de gronden binnen het beheergebied zwerende damherten; en
- c. met gebruik van het geweer.

Artikel 2.10.2.8 Aanwijzing vergunningvrije gevallen andere soorten: beheer, onderhoud, gebruik, inrichting of ontwikkeling van gebieden

1. Het verbod, bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet, en artikel 11.54, eerste lid, van het Besluit activiteiten leefomgeving, geldt niet voor de in bijlage VII genoemde soorten als het gaat om activiteiten die worden verricht in verband met:

- a. de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden of van kleinschalige bouwactiviteiten, met inbegrip van het daarop volgende gebruik van het gebied of het gebouwde;
- b. bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;

c. bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;

d. bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied; of

e. bestendig gebruik.

2. Het eerste lid geldt alleen voor activiteiten die niet al vergunningvrij zijn op grond van een bij ministeriële regeling aangewezen gedragscode, bedoeld in artikel 11.59, van het Besluit activiteiten leefomgeving.

Artikel 2.10.2.9 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: bescherming weidevogels

De verboden, bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet en de artikelen 11.37, eerste lid, aanhef en onder b, c en d, van het Besluit activiteiten leefomgeving, gelden niet voor activiteiten bestemd en geschikt voor de bescherming van weidevogels, hun nesten en eieren en hun niet-vliegvlugge jongen tegen landbouwwerkzaamheden en vee.

Artikel 2.10.2.10 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: veiligstellen tegen het verkeer

Het verbod bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet en de artikelen 11.46, 11.47 en 11.54, van het Besluit activiteiten leefomgeving, geldt niet voor het vangen, onder zich hebben en vervoeren over een afstand van ten hoogste 50 meter vanaf de vangplaats van beschermde kikkers, padden en salamanders, als deze activiteiten plaatsvinden ter veiligstelling van deze dieren tegen het verkeer en de dieren na het vervoeren onmiddellijk weer in vrijheid worden gesteld.

Artikel 2.10.2.11 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: onderwijs en onderzoek

1. Het verbod bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet en artikel 11.54 van het Besluit activiteiten leefomgeving geldt niet voor het vangen en vervolgens weer uitzetten op de oorspronkelijke vangplaats van eieren van de bastaardkikker (*Pelophylax klepton esculenta*), meerkikker (*Pelophylax ridibundus*), bruine kikker (*Rana temporaria*) en de gewone pad (*Bufo bufo*) voor onderzoek en onderwijs.

2. Het eerste lid geldt niet voor dieren waarvan de metamorfose is voltooid.

Artikel 2.10.2.12 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: vervoer van ziek of gewond dier

1. Het verbod, bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet en de artikelen 11.37, eerste lid, aanhef en onder a, 11.39, eerste lid, 11.46, eerste lid, aanhef en onder a, 11.47, eerste lid, aanhef en onder b en 11.54, eerste lid, aanhef en onder a, van het Besluit activiteiten leefomgeving geldt niet voor het door een ieder opzettelijk vangen en onder zich hebben van een zieke of gewonde vogel of een ziek of gewond ander dier, niet zijnde een gewone zeehond of een grijze zeehond, met het oog op het vervoeren van de vogel of het dier, anders dan met een dierenambulance.

2. Het eerste lid geldt alleen als:

a. de vogel of het andere dier binnen twaalf uur wordt overgedragen aan personen of instanties die op grond van de wet en de Wet dieren gerechtigd zijn uit het wild afkomstige dieren onder zich te hebben voor opvang en verzorging; en

b. het een zieke of gewonde ree, edelhert, damhert of wild zwijn betreft, vóór het vervoer melding is gemaakt bij de meldkamer van de politie van het aantal, de vindplaats en de soort zieke of gewonde dieren en het vervoer geschiedt door een door de politie aangewezen vervoerder.

Artikel 2.10.3.1 Geen schadebestrijding en jacht bij bijzondere weersomstandigheden

Gedeputeerde staten kunnen activiteiten als bedoeld in paragraaf 2.10.2 en de jacht op wildsoorten beperken of stopzetten in de gehele provincie of een gedeelte daarvan, zolang bijzondere weersomstandigheden dat noodzakelijk maken.

Blz. 55 en 56

Afdeling 4.2 Natuur

Paragraaf 4.2.1 Faunabeheereenheid

Artikel 4.2.1.1 Eisen aan de faunabeheereenheid

1. Er is één faunabeheereenheid waarvan het werkgebied zich uitstrekt tot het grondgebied van de gehele provincie Zeeland.
2. De binnen het werkgebied van de faunabeheereenheid gelegen gronden waarop de in de faunabeheereenheid samenwerkende jachthouders gerechtigd zijn tot de jacht vormen ten minste 75% van de totale oppervlakte van het werkgebied van de faunabeheereenheid.
3. In een faunabeheereenheid werken jachthouders en maatschappelijke organisaties, die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren in de provincie Zeeland, samen ten behoeve van het opstellen en uitvoeren van het faunabeheerplan.
4. Bij of krachtens de statuten van de faunabeheereenheid worden de rechten en plichten opgenomen die de bij de faunabeheereenheid aangesloten jachthouders hebben met betrekking tot de uitoefening van de aan de faunabeheereenheid toekomende bevoegdheden en de aan de faunabeheereenheid toegestane handelingen.

Artikel 4.2.1.2 Samenstelling bestuur faunabeheereenheid

1. In het bestuur van de faunabeheereenheid zit ten minste één vertegenwoordiger vanuit ieder van de volgende organisaties van jachthouders of jachtaktehouders, werkzaam binnen het werkgebied van de faunabeheereenheid:
 - a. agrariërs;
 - b. verenigingen van jachtaktehouders;
 - c. particuliere grondeigenaren; en
 - d. terreinbeherende organisaties.
2. Naast de vertegenwoordigers, bedoeld in het eerste lid, zit in het bestuur van de faunabeheereenheid een vertegenwoordiger van één of meer maatschappelijke organisaties die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren in Zeeland. Dit doel moet tot uitdrukking komen in de statuten van die maatschappelijke organisatie.
3. De in het eerste en tweede lid genoemde organisaties kunnen elk één vertegenwoordiger voordragen voor een bestuurszetel. In onderling overleg kan een kandidaat worden voorgedragen die namens meerdere organisaties deelneemt aan het bestuur van de faunabeheereenheid.
4. Het bestuur van de faunabeheereenheid heeft een onafhankelijke voorzitter die:
 - a. geen dienstverband bij één van de in het bestuur vertegenwoordigde organisaties heeft; en
 - b. geen bestuurslid van één van de in het bestuur vertegenwoordigde organisaties is.
5. Een voorzitter wordt voorgedragen door het bestuur van de faunabeheereenheid.
6. De voorzitter wordt benoemd door gedeputeerde staten.

Paragraaf 4.2.2 Wildbeheereenheden

56

Artikel 4.2.2.1 Omvang en begrenzing werkgebied wildbeheereenheid

1. Het werkgebied van een wildbeheereenheid heeft een aaneengesloten oppervlakte van ten

minste 5000 hectare binnen de provincie Zeeland.

2. Het werkgebied van een wildbeheereenheid overlapt niet met het werkgebied van een andere wildbeheereenheid.

3. De wildbeheereenheid maakt de begrenzing van het werkgebied bekend aan de faunabeheereenheid.

4. Zowel de wildbeheereenheid als de faunabeheereenheid publiceren de begrenzing van het werkgebied van de wildbeheereenheid op het internet.

Artikel 4.2.2.2 Lidmaatschap wildbeheereenheid en geschillen

1. Het lidmaatschap van een wildbeheereenheid kan bij besluit van het bestuur van de betreffende wildbeheereenheid, het bestuur van de faunabeheereenheid gehoord, worden geweigerd of beëindigd, als het lid bij de uitvoering van activiteiten als bedoeld in artikel 11.63 van het Besluit activiteiten leefomgeving handelt in strijd met de voor deze activiteiten geldende regels.

2. De gezamenlijke wildbeheereenheden stellen een geschillenregeling vast voor geschillen, die betrekking hebben op het lidmaatschap van een wildbeheereenheid.

Artikel 4.2.2.3 Uitzondering lidmaatschap wildbeheereenheid

Uitgezonderd van de verplichting om zich te organiseren in een wildbeheereenheid bedoeld in artikel 8.2, eerste lid, van de wet, zijn medewerkers van Staatsbosbeheer, de Vereniging Natuurmonumenten en de Stichting het Zeeuwse Landschap, als de organisatie die zij vertegenwoordigen zich heeft aangesloten bij een faunabeheereenheid en op grond daarvan deelneemt aan de gegevensverzameling, bedoeld in artikel 4.2.2.4, en de uitvoering van het faunabeheerplan.

Artikel 4.2.2.4 Werkzaamheden wildbeheereenheid

De wildbeheereenheid coördineert voor haar werkgebied de trendtellingen van diersoorten voor het faunabeheerplan en draagt zorg voor afschotregistratie en de registratie van dood gevonden dieren, onderverdeeld naar diersoort, voor het gehele werkgebied van de wildbeheereenheid.

Afdeling 4.3 Bijzondere bepalingen rechthebbenden

Blz. 77 t/m 78

Afdeling 5.4 Instructieregels aan de faunabeheereenheid

Artikel 5.4.1 Toepassingsbereik

Dit hoofdstuk gaat over de faunabeheerplannen van de Faunabeheereenheid Zeeland.

Artikel 5.4.2 Algemene eisen aan faunabeheerplannen

1. Een faunabeheerplan beschrijft de omvang van het werkgebied van de faunabeheereenheid.

2. Een faunabeheerplan bevat een kaart waarop de begrenzing van het werkgebied van de faunabeheereenheid is aangegeven.

3. Een faunabeheerplan geeft inzicht in de samenhang tussen de jacht op wildsoorten, het beheren van populaties van in het wild levende dieren en het bestrijden van schade door deze dieren.

4. Een faunabeheerplan geldt voor ten minste 5000 hectare van het gehele werkgebied van de faunabeheereenheid.

Artikel 5.4.3 Faunabeheerplan duurzaam beheer van populaties

In aanvulling op artikel 5.4.2 bevat een faunabeheerplan over duurzaam beheer van populaties en schadebestrijding op basis van omgevingsvergunningen in ieder geval per diersoort:

a. een beschrijving van het planmatig, gecoördineerd en duurzaam beheer van populaties en de bestrijding van schade op basis van omgevingsvergunningen van in het wild levende dieren;

b. kwantitatieve gegevens over de populatie van de diersoorten waarvoor een duurzaam beheer of bestrijding noodzakelijk wordt geacht, met inbegrip van gegevens over de aanwezigheid van de populaties in het betrokken gebied gedurende het jaar;

c. een onderbouwing van de noodzaak van een duurzaam beheer van de onder b bedoelde

diersoorten, waaronder een onderbouwing van schade aan de belangen bedoeld in 8.74j, tweede lid, artikel 8.74k, tweede lid en artikel 8.74l, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving die zouden worden geschaad indien niet tot beheer of bestrijding zou worden overgegaan;

d. een beschrijving van de mate waarin de onder c bedoelde belangen in de zes jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan zijn geschaad, inclusief de getroffen beheermaatregelen waaronder het naar soort onderscheiden aantal gedode dieren;

e. de huidige en gewenste stand van de onder b bedoelde diersoorten;

f. per diersoort een beschrijving van de aard, omvang en noodzaak van de maatregelen die zullen worden genomen om de gewenste stand, bedoeld onder e, te bereiken;

g. per diersoort en gewas een beschrijving van de maatregelen die in de onder d bedoelde periode zijn verricht om het schaden van de onder c bedoelde belangen te voorkomen, en, 78

voor zover daarover redelijkerwijs kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een beschrijving van de effectiviteit van die maatregelen;

h. een omschrijving van passende en doeltreffende preventieve maatregelen en de mate waarin deze maatregelen moeten worden ingezet voordat mag worden overgegaan tot bestrijding;

i. voor zover het plan betrekking heeft op het beheer van edelherten, damherten, reeën of wilde zwijnen, een beschrijving van het voedselaanbod, de relatie tussen dit voedselaanbod en de grootte van de populatie van de betrokken dieren en de mogelijkheden van uitwisseling met aangrenzende terreinen;

j. een beschrijving van de plaatsen in het werkgebied van de faunabeheereenheid waar en de perioden in het jaar waarin de onder f bedoelde maatregelen zullen plaatsvinden;

k. voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn; een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de onder f bedoelde maatregelen;

l. een beschrijving van de wijze waarop de effectiviteit van de voorgenomen maatregelen zal worden bepaald; en

m. informatie, op basis van gegevens gebaseerd op, afkomstig uit of terug te leiden tot wetenschappelijke gegevens van universitaire organisaties of gekende onderzoek- of kennisinstellingen en de daaruit voortvloeiende inzichten, waaruit blijkt dat een gunstige staat van instandhouding van de onder b bedoelde diersoorten wordt gewaarborgd.

Artikel 5.4.4 Faunabeheerplan schadebestrijding

In aanvulling op artikel 5.4.2 bevat het faunabeheerplan over schadebestrijding op basis van vergunningvrije gevallen in ieder geval per diersoort:

a. een beschrijving van de planmatige en gecoördineerde bestrijding van schadeveroorzakende dieren;

b. kwantitatieve gegevens over de populatie van de diersoorten waarvoor sprake is van schadebestrijding, met inbegrip van gegevens over de aanwezigheid van de populaties in het betrokken gebied gedurende het jaar;

c. een beschrijving van de maatregelen die binnen de looptijd van het voorgaande faunabeheerplan zijn verricht om het schaden van de in de betreffende vergunningvrije gevallen bedoelde belangen te voorkomen, waaronder het, naar soort onderscheiden, aantal gedode dieren en, voor zover daarover redelijkerwijs kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een beschrijving van de effectiviteit van die maatregelen.

Artikel 5.4.5 Faunabeheerplan uitoefening jacht

In aanvulling op artikel 5.4.2 bevat het faunabeheerplan over de uitoefening van de jacht:

a. een beschrijving van de vormen van jacht die in Zeeland worden beoefend;

b. kwantitatieve gegevens over de populatie van de diersoorten waarop wordt gejaagd, onderverdeeld per werkgebied van de onderscheiden wildbeheereenheden;

c. een overzicht van het gerealiseerde afschot per diersoort in de looptijd van het voorgaande

faunabeheerplan, onderverdeeld per werkgebied van de onderscheiden wilbbeheereenheden;

Artikel 5.4.6 Geldigheidsduur faunabeheerplan

1. Een faunabeheerplan heeft een geldigheidsduur van ten hoogste zes jaren.
2. Gedeputeerde staten kunnen op verzoek van de faunabeheereenheid de geldigheidsduur van het faunabeheerplan eenmaal met maximaal één jaar verlengen.

79

Hoofdstuk 6 Procedures

[gereserveerd]

Blz 79

Hoofdstuk 8 Schade

Afdeling 8.1 Tegemoetkoming faunaschade

Artikel 8.1.1 Aanvraag om tegemoetkoming

1. Een aanvraag om een tegemoetkoming als bedoeld in artikel 15.53 van de wet wordt door de aanvrager langs elektronische weg bij BIJ12 ingediend op een daartoe vastgesteld formulier met bijlagen.

80

2. De aanvraag wordt uiterlijk binnen zeven werkdagen nadat de aanvrager de schade heeft geconstateerd, ingediend.
3. Als een aanvraag om tegemoetkoming niet voldoet aan het eerste en tweede lid, komt de schade niet voor tegemoetkoming in aanmerking.

Artikel 8.1.2 Taxatie van de schade

1. Het gewas, de teelt of de producten, waarop de aanvraag om tegemoetkoming betrekking heeft, worden pas geoogst of van het bedrijf afgevoerd, nadat de schade definitief is getaxeerd door de taxateur.
2. Opmerkingen over de taxatie worden binnen acht werkdagen na ontvangst van het taxatierapport kenbaar gemaakt aan BIJ12.

Afdeling 8.2 Advisering planschade

Blz. 94

Bijlage VII Uitzondering vergunningplicht beheer, onderhoud, gebruik, inrichting of ontwikkeling van gebieden

Soorten als bedoeld in artikel 2.10.2.8 zijn:

- a. aardmuis;
- b. bastaardkikker/middelste groene kikker;
- c. bosmuis;
- d. bruine kikker;
- e. dwergmuis;
- f. dwergspitsmuis;
- g. egel;
- h. gewone bosspitsmuis;
- i. gewone pad;
- j. huisspitsmuis;

k. kleine watersalamander;
l. meerkikker;
m. ondergrondse woelmuis;
n. ree;
o. rosse woelmuis;
95
p. tweekleurige bosspitsmuis;
q. veldmuis;
r. vos; en
s. woelrat.

Xxxxxx

Artikelsgewijze toelichting.

Blz. 118 t/m 121

Afdeling 2.9 Natura 2000-activiteiten (gereserveerd)

Afdeling 2.10 Flora- en fauna-activiteiten

Paragraaf 2.10.1 Algemene bepalingen

Paragraaf 2.10.2 Vergunningvrije gevallen

Artikel 11.42 en 11.56 van het Besluit activiteiten leefomgeving voorzien – overeenkomstig het voorheen geldende artikel 3.15 van de Wet natuurbescherming – in de mogelijkheid van een aanwijzing van vergunningvrije gevallen in de omgevingsverordening ten behoeve van de bestrijding door de grondgebruiker van vogels en andere soorten die provinciaal schade veroorzaken.

Bij de aanwijzing van de vergunningvrije gevallen van de dieren die, in afwijking van het verbod, bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet, zonder omgevingsvergunning voor

119
een flora- en fauna-activiteit kunnen worden bestreden, is getoetst of is voldaan aan het wettelijke vereiste dat dieren van de soorten in de provincie schade veroorzaken. Ook is getoetst of de betrokken diersoort de bestrijding kan verdragen. Schadebestrijding is aan de orde als preventieve maatregelen onvoldoende soelaas bieden.

Artikel 2.10.2.1 t/m 2.10.2.7

De soorten en activiteiten die reeds onder de Wet natuurbescherming in de verordening waren vrijgesteld, zullen ook onder de Omgevingswet vergunningvrij zijn. Het betreft het vergunningvrij doden, nesten en eieren vernielen van grauwe ganzen en het doden van kolganzen, brandganzen en damherten.

De schade die dieren van deze soorten veroorzaken behoren tot de typen schade die een afwijking Van de verbodsbepalingen rechtvaardigen. Bij de ganzen gaat het om belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren en bij de damherten over de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang (verkeersveiligheid). Grauwe ganzen, kolganzen en brandganzen veroorzaken veel vraatschade aan oogstbare gewassen, zoals granen, gras en groenten. Bovendien bestrijkt de periode waarin schade wordt aangericht het gehele groeiseizoen aan deze gewassen. In 2012 bedroeg deze schade (getaxeerde schade van > € 250 per geval) € 513.000 door grauwe ganzen, € 154.000 door kolganzen en € 106.000

Blz. 138 t/m 140

Paragraaf 4.2.1 Faunabeheereenheid

Algemeen

Faunabeheereenheden vervullen in het huidige faunabeleid een essentiële rol, omdat zij zorgen voor een maatschappelijke en gebiedsgerichte inbedding van het faunabeheer. Zij zijn ook

verantwoordelijk voor het opstellen van de faunabeheerplannen en de verantwoording daarover. De faunabeheereenheden zijn samenwerkingsverbanden van jachthouders – personen die op grond van artikel 8.3 van de Omgevingswet gerechtigd zijn tot de uitoefening van de jacht – en van anderen, zoals maatschappelijke organisaties.

Provinciale staten stellen bij omgevingsverordening regels waaraan de faunabeheereenheid moet voldoen (artikel 8.1, derde lid, van de Omgevingswet).

Artikel 4.2.1.1 Eisen aan de faunabeheereenheid

In Zeeland is op dit moment één faunabeheereenheid actief. De vorming van meerdere faunabeheereenheden binnen de provincie Zeeland is niet mogelijk. Dit artikel voorziet erin dat de huidige situatie zich kan voortzetten.

Artikel 4.2.1.2 Samenstelling bestuur faunabeheereenheid

In het bestuur van de faunabeheereenheden zijn de maatschappelijke geledingen vertegenwoordigd die belang hebben bij de uitvoering van het faunabeleid, zoals jagers, de landbouwsector en de organisaties die natuurterreinen beheren.

Om draagvlak voor het te voeren faunabeheer te verkrijgen is een brede maatschappelijke samenstelling van het bestuur een pré. Vanuit dit uitgangspunt wordt een bestuur samengesteld uit vertegenwoordigers van de in het eerste en tweede lid genoemde organisaties.

Vanwege het belang van de grondgebruiker bij een goed functionerende faunabeheereenheid, hecht de provincie aan een goede vertegenwoordiging van deze groepering in de faunabeheereenheid.

Naast de belangen van grondgebruikers bij een goed functionerende faunabeheereenheid, liggen 139

deze er ook voor de natuurterrein beherende organisaties. In natuurgebieden voorkomende dieren hebben in veel gevallen een duidelijke invloed op de omgeving. Omgekeerd kan het ook zo zijn dat (schade beperkende) maatregelen in de landbouwgebieden hun weerslag hebben op -het functioneren van- het natuurgebied. Niet alleen vanwege wederzijdse beïnvloeding hebben natuur beherende organisaties belang bij samenwerking in een faunabeheereenheid. Ook indien, uit oogpunt van (natuur)beheer maatregelen met betrekking tot dieren in een natuurgebied getroffen moeten worden, zal dit, in geval hiervoor een omgevingsvergunning nodig is, door tussenkomst van een faunabeheereenheid moeten plaatsvinden. Gelet op de specifieke deskundigheid die dit vraagt, en het direct belang van de betrokken organisaties, is een belangrijke rol van de natuurterrein beherende organisaties in de faunabeheereenheid gewenst.

In artikel 6.1, tweede lid, onder b van het Omgevingsbesluit is bepaald dat – naast de jachthouders - in de faunabeheereenheid ook maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd moeten zijn die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren binnen het werkgebied van de faunabeheereenheid.

Hoewel vanuit de betrokken organisaties meerdere vertegenwoordigers in het bestuur kunnen zitten, kan er slechts één vertegenwoordiger worden voorgedragen voor een bestuurszetel en daarmee een stem in het bestuur van de faunabeheereenheid. Hiermee wordt de huidige werkwijze binnen de faunabeheereenheid voortgezet.

De onafhankelijke voorzitter is - bij staking van stemmen - de doorslaggevende stem in het bestuur van de faunabeheereenheid. Deze onafhankelijkheid wordt geborgd door middel van benoeming van de voorzitter door gedeputeerde staten.

Paragraaf 4.2.2 Wildbeheereenheden

Artikel 4.2.2.1 Omvang en begrenzing werkgebied wildbeheereenheid

De werkgebieden van de wildbeheereenheden moeten van voldoende omvang zijn voor een effectieve invulling van de werkzaamheden. Provinciale staten stellen bij omgevingsverordening regels aan de omvang van de werkgebieden. Van belang is daarbij de grootte van de leefgebieden van de diersoorten die worden beheerd op grond van het faunabeheerplan. Wanneer de werkgebieden van de wildbeheereenheden te klein zijn, dan zal de uitvoering van het beheer onvoldoende samenhangend zijn en onvoldoende kunnen worden gecoördineerd. Er zijn wildbeheereenheden met een werkgebied dat provinciegrensoverschrijdend is. Dit is mogelijk wanneer ze voor het deel van het werkgebied dat is gelegen in de provincie Zeeland aan de bij dit

hoofdstuk gestelde eisen voldoen. De wildbeheereenheden hebben een aaneengesloten werkgebied; dat wil zeggen dat er geen delen van het werkgebied zijn die niet zijn verbonden met de rest van het werkgebied.

Met dit artikel wordt beoogd dat voor iedere jachthouder duidelijk is bij welke wildbeheereenheid hij zich dient aan te sluiten. Publicatie op het internet van de begrenzing van het werkgebied van de wildbeheereenheid door zowel de wildbeheereenheid zelf als de faunabeheereenheid draagt hier aan bij. Voor de faunabeheereenheid is het tevens van belang om in het kader van het opstellen van het faunabeheerplan op de hoogte te zijn van de actuele begrenzing.

Artikel 4.2.2.2 Lidmaatschap wildbeheereenheid en geschillen

Het niet handelen conform het faunabeheerplan kan aanleiding zijn om het lidmaatschap van een wildbeheereenheid te beëindigen. Dit heeft verstrekende gevolgen voor de jachthouder die het betreft, aangezien deze in de regel dan geen omgevingsvergunning voor een jachtgeweeractiviteit

140 kan krijgen. Het is het bestuur van de wildbeheereenheid dat kan beslissen om het lidmaatschap te beëindigen voor een te bepalen periode. Over het voornemen een lidmaatschap (tijdelijk) te beëindigen, wordt door het bestuur van de wildbeheereenheid een advies ingewonnen bij het bestuur van de faunabeheereenheid. Het is immers de faunabeheereenheid die, op grond van feiten, kan beoordelen of het handelen van een lid van een wildbeheereenheid in strijd is met het door de faunabeheereenheid opgestelde faunabeheerplan. De wildbeheereenheden hebben een gezamenlijke geschillenregeling om onder meer geschillen over beëindiging van het lidmaatschap te behandelen.

Artikel 4.2.2.3 Uitzondering lidmaatschap wildbeheereenheid

Gezien het belang dat anderen bij de werkzaamheden van de wildbeheereenheden kunnen hebben, zoals grondgebruikers – die geen jachthouder zijn – uit de streek, is voorzien dat ook zij lid kunnen worden van een wildbeheereenheid. Voor grote terrein beheerende organisaties zal de verplichting om zich aan te sluiten bij wildbeheereenheden veelal weinig meerwaarde hebben: een samenhangend en verantwoord beheer van hun terreinen is verzekerd gelet op de aard van de organisatie en de omvang van hun terreinen. Medewerkers van deze organisaties die in het bezit zijn van een omgevingsvergunning voor een jachtgeweeractiviteit, kunnen worden beschouwd als jachthouders met omgevingsvergunning voor een jachtgeweeractiviteit, wanneer ze jagen op de gronden in bezit van de werkgever.

De Omgevingswet (artikel 8.2, vijfde lid, onderdeel b) biedt de mogelijkheid aan provincies om deze personen van de aansluitplicht vrij te stellen bij omgevingsverordening. Voorwaarde is wel dat zij zijn aangesloten bij een faunabeheereenheid en op grond daarvan deelnemen aan de gegevensverzameling voor het faunabeheerplan en de uitvoering daarvan.

Artikel 4.2.2.4 Werkzaamheden wildbeheereenheid

In het faunabeheerplan is geregeld welke gegevens verzameld moeten worden als onderbouwing van omgevingsvergunningen voor faunabeheer. Deze gegevens worden voor een belangrijk deel verzameld door de wildbeheereenheden en hun leden.

Afdeling 4.3 Bijzondere bepalingen rechthebbenden door brandganzen (gegevens afkomstig van Faunafonds/BIJ12).

Bij (sterk) groeiende populaties damherten zoals in de Manteling van Walcheren en de Kop van Schouwen mag een toename van het aantal wegtrekkende (individuele) dieren uit de twee leefgebieden verwacht worden. Dit blijkt ook uit het aantal aanrijdingen dat in en in de nabijheid van de leefgebieden Kop van Schouwen en Manteling van Walcheren en de gebieden daar aan grenzend heeft plaatsgevonden. De – toegenomen – aanwezigheid van zwerfende damherten in de gebieden grenzend aan deze leefgebieden vormt een risico voor de verkeersveiligheid omdat automobilisten daar, anders dan in de leefgebieden, niet bedacht zijn op de aanwezigheid van damherten. Juist wegens de onvoorspelbaarheid is het risico voor de verkeersveiligheid groter.

De populaties van deze soorten zijn zodanig groot, dat zij niet in hun voortbestaan worden bedreigd en ook dat gevaar niet lopen, als gevolg van de vergunningvrije handelingen. Er is sprake van stabiele populaties (kolgans) of zelfs (sterk) groeiende populaties (damherten, grauwe ganzen en

brandganzen). Omdat de vergunningvrije gevallen bedoeld in paragraaf 2.10.2 moeten worden uitgevoerd overeenkomstig een goedgekeurd faunabeheerplan en over de uitvoering moet worden gerapporteerd op de in het faunabeheerplan vastgestelde wijze, wordt het risico voor het behoud van deze populaties beperkt.

Voor elk van de soorten geldt dat verstoren onvoldoende is om schade te voorkomen dan wel te beperken en er – gezien hun kenmerken en de omvang van hun populaties – geen effectieve middelen zijn om schade te voorkomen zonder de als vergunningplichtig aangewezen flora- en faunaactiviteiten te verrichten.

Per soort is aangegeven in welk gebied, met welke middelen en methoden en onder welke voorschriften en beperkingen de vergunningvrije activiteiten mogen worden uitgevoerd.

Voor andere schadesoorten en flora- en fauna-activiteiten moet volgens de provincie een zwaarder afwegingskader plaatsvinden en per situatie worden aangetoond dat er geen andere bevredigende oplossing bestaat (zoals het opzettelijk (ver)storen). Omgevingsvergunningen verdienen dan de voorkeur boven een algemene vrijstelling.

Artikel 2.10.2.8 Aanwijzing vergunningvrije gevallen andere soorten: beheer, onderhoud, gebruik, inrichting of ontwikkeling van gebieden

De soorten die in (bijlage VII behorende bij) dit artikel zijn genoemd, zijn andere soorten die ook onder het regime van de Wet natuurbescherming beschermd waren en waar een vrijstelling voor gold. Voor deze soorten handhaaft de provincie Zeeland de vrijstellingen. Deze soorten komen algemeen voor en de populaties van deze soorten verkeren in een gunstige staat van instandhouding en er is op voorhand geen sprake van een dalende trend. Tevens is het, juist bij soorten die zeer algemeen voorkomen, niet gewenst dat voor elke ruimtelijke ontwikkeling of ingreep in het kader van beheer en onderhoud en bestendig gebruik een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden. Uiteraard blijft wel de specifieke zorgplicht (artikel 11.27 van het Besluit activiteiten leefomgeving) van toepassing. Dit betekent dat het opzettelijk vangen en doden van deze diersoorten zoveel mogelijk voorkomen moet worden.

De aanwijzing als vergunningvrij geval geldt alleen voor activiteiten die niet al vergunningvrij zijn op grond van een bij ministeriële regeling aangewezen gedragscode, bedoeld in artikel 11.59, van het Besluit activiteiten leefomgeving. Indien een gedragscode op werkzaamheden van toepassing wordt verklaard dan wordt daarmee tevens nadere invulling gegeven aan de zorgplicht en worden de werkzaamheden uitgevoerd op een wijze die het zorgvuldig omgaan met natuurbelangen borgt. Het werken via een dergelijke gedragscode heeft daarom de voorkeur boven het gebruikmaken van de onderhavige vrijstelling.

Artikel 2.10.2.9 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: bescherming weidevogels

De aanwijzing van het beschermen van weidevogels tegen landbouwwerkzaamheden en vee als vergunningvrij geval is een voortzetting van de huidige praktijk waarbij de genoemde soorten beschermd worden tegen landbouwwerkzaamheden en vee zonder vergunningenprocedures.

Artikel 2.10.2.10 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: veiligstellen tegen het verkeer

De aanwijzing van het veiligstellen van soorten voor het verkeer als vergunningvrij geval is een voortzetting van de huidige praktijk waarbij de genoemde soorten beschermd worden tegen het verkeer zonder vergunningenprocedures.

Artikel 2.10.2.11 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: onderzoek en onderwijs

De aanwijzing van onderzoek en onderwijs als vergunningvrij geval is een voortzetting van de huidige praktijk waarbij onderwijs en onderzoek zonder vergunningenprocedures kan worden voortgezet.

Artikel 2.10.2.12 Aanwijzing vergunningvrije gevallen: vervoer van ziek of gewond dier

Het vangen, onder zich hebben en vervoeren van beschermde soorten is verboden op grond van de

Omgevingswet en het Besluit activiteiten leefomgeving. Provincies zijn bevoegd gezag voor het verlenen van een omgevingsvergunning van deze verboden of het aanwijzen van vergunningvrije gevallen. De minister is bevoegd voor het verlenen van omgevingsvergunning of het aanwijzen van vergunningvrije gevallen in plaats van provincies voor het vervoer van zieke of gewonde dieren met dierenambulances. De minister is tevens bevoegd gezag voor alle vormen van vervoer van zieke of gewonde gewone en grijze zeehonden. In de gevallen waarin de minister bevoegd gezag is voorziet de Aanvullingsregeling natuur in het aanwijzen van vergunningvrije gevallen (artikelen 9.12, 9.13, 9.17 en 9.21).

Aan de aanwijzing als vergunningvrij geval zijn een aantal voorwaarden verbonden. Zo moet onder andere de vogel of het andere dier binnen twaalf uur worden overgedragen aan een dierenarts of opvangcentrum dat krachtens de Omgevingswet en de Wet dieren gerechtigd is om uit het wild afkomstige vogels en dieren op te vangen. Op grond van de Regeling houders van dieren is het opvangcentra enkel toegestaan om dieren van beschermde soorten op te vangen indien de opvangcentra voldoen aan het Protocol opvang verboden diersoorten en beschermde diersoorten. Als iemand nu een zieke of gewonde vogel of ander dier aantreft mag hij of zij deze, op basis van deze aanwijzing als vergunningvrij geval, net als onder de voormalige Flora- en faunawet, zelf naar een opvangcentrum of dierenarts brengen en is het niet nodig om eerst een dierenambulance te bellen. Voor deze aanwijzing als vergunningvrij geval gelden dezelfde voorwaarden als voor de aanwijzing voor het vervoer met dierenambulances.

Artikel 2.10.3.1 Geen schadebestrijding en jacht bij bijzondere weersomstandigheden

Als gevolg van bijzondere weersomstandigheden kunnen schadesoorten minder weerbaar zijn. Langdurige koude waarbij open water bedekt is met ijs, de onbereikbaarheid van voedsel als gevolg van sneeuwbedekking, concentratie van dieren op hogere gronden bij inundatie en (gedeeltelijke) verlamming als gevolg van besmetting met botulisme in perioden van langdurige warmte kunnen in dit verband genoemd worden. Om onevenredige reductie van niet of minder weerbare individuen in dit soort situaties te voorkomen kunnen gedeputeerde staten besluiten de activiteiten als bedoeld in de paragraaf 2.10.2 en de jacht op wildsoorten te beperken of stop te zetten.

Paragraaf 2.10.3 Uitzondering bij bijzondere weersomstandigheden

Blz.138 t/m 140

Paragraaf 4.2.1 Faunabeheereenheid

Algemeen

Faunabeheereenheden vervullen in het huidige faunabeleid een essentiële rol, omdat zij zorgen voor een maatschappelijke en gebiedsgerichte inbedding van het faunabeheer. Zij zijn ook verantwoordelijk voor het opstellen van de faunabeheerplannen en de verantwoording daarover. De faunabeheereenheden zijn samenwerkingsverbanden van jachthouders – personen die op grond van artikel 8.3 van de Omgevingswet gerechtigd zijn tot de uitoefening van de jacht – en van anderen, zoals maatschappelijke organisaties.

Provinciale staten stellen bij omgevingsverordening regels waaraan de faunabeheereenheid moet voldoen (artikel 8.1, derde lid, van de Omgevingswet).

Artikel 4.2.1.1 Eisen aan de faunabeheereenheid

In Zeeland is op dit moment één faunabeheereenheid actief. De vorming van meerdere faunabeheereenheden binnen de provincie Zeeland is niet mogelijk. Dit artikel voorziet erin dat de huidige situatie zich kan voortzetten.

Artikel 4.2.1.2 Samenstelling bestuur faunabeheereenheid

In het bestuur van de faunabeheereenheden zijn de maatschappelijke geledingen vertegenwoordigd die belang hebben bij de uitvoering van het faunabeleid, zoals jagers, de landbouwsector en de organisaties die natuurterreinen beheren.

Om draagvlak voor het te voeren faunabeheer te verkrijgen is een brede maatschappelijke samenstelling van het bestuur een pré. Vanuit dit uitgangspunt wordt een bestuur samengesteld uit vertegenwoordigers van de in het eerste en tweede lid genoemde organisaties.

Vanwege het belang van de grondgebruiker bij een goed functionerende faunabeheereenheid, hecht de provincie aan een goede vertegenwoordiging van deze groepering in de faunabeheereenheid. Naast de belangen van grondgebruikers bij een goed functionerende faunabeheereenheid, liggen

139

deze er ook voor de natuurterrein beherende organisaties. In natuurgebieden voorkomende dieren hebben in veel gevallen een duidelijke invloed op de omgeving. Omgekeerd kan het ook zo zijn dat (schade beperkende) maatregelen in de landbouwgebieden hun weerslag hebben op -het functioneren van- het natuurgebied. Niet alleen vanwege wederzijdse beïnvloeding hebben natuur beherende organisaties belang bij samenwerking in een faunabeheereenheid. Ook indien, uit oogpunt van (natuur)beheer maatregelen met betrekking tot dieren in een natuurgebied getroffen moeten worden, zal dit, in geval hiervoor een omgevingsvergunning nodig is, door tussenkomst van een faunabeheereenheid moeten plaatsvinden. Gelet op de specifieke deskundigheid die dit vraagt, en het direct belang van de betrokken organisaties, is een belangrijke rol van de natuurterrein beherende organisaties in de faunabeheereenheid gewenst.

In artikel 6.1, tweede lid, onder b van het Omgevingsbesluit is bepaald dat – naast de jachthouders - in de faunabeheereenheid ook maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd moeten zijn die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren binnen het werkgebied van de faunabeheereenheid.

Hoewel vanuit de betrokken organisaties meerdere vertegenwoordigers in het bestuur kunnen zitten, kan er slechts één vertegenwoordiger worden voorgedragen voor een bestuurszetel en daarmee een stem in het bestuur van de faunabeheereenheid. Hiermee wordt de huidige werkwijze binnen de faunabeheereenheid voortgezet.

De onafhankelijke voorzitter is - bij staking van stemmen - de doorslaggevende stem in het bestuur van de faunabeheereenheid. Deze onafhankelijkheid wordt geborgd door middel van benoeming van de voorzitter door gedeputeerde staten.

Paragraaf 4.2.2 Wildbeheereenheden

Artikel 4.2.2.1 Omvang en begrenzing werkgebied wildbeheereenheid

De werkgebieden van de wildbeheereenheden moeten van voldoende omvang zijn voor een effectieve invulling van de werkzaamheden. Provinciale staten stellen bij omgevingsverordening regels aan de omvang van de werkgebieden. Van belang is daarbij de grootte van de leefgebieden van de diersoorten die worden beheerd op grond van het faunabeheerplan. Wanneer de werkgebieden van de wildbeheereenheden te klein zijn, dan zal de uitvoering van het beheer onvoldoende samenhangend zijn en onvoldoende kunnen worden gecoördineerd. Er zijn wildbeheereenheden met een werkgebied dat provinciegrensoverschrijdend is. Dit is mogelijk wanneer ze voor het deel van het werkgebied dat is gelegen in de provincie Zeeland aan de bij dit hoofdstuk gestelde eisen voldoen. De wildbeheereenheden hebben een aaneengesloten werkgebied; dat wil zeggen dat er geen delen van het werkgebied zijn die niet zijn verbonden met de rest van het werkgebied.

Met dit artikel wordt beoogd dat voor iedere jachthouder duidelijk is bij welke wildbeheereenheid hij zich dient aan te sluiten. Publicatie op het internet van de begrenzing van het werkgebied van de wildbeheereenheid door zowel de wildbeheereenheid zelf als de faunabeheereenheid draagt hier aan bij. Voor de faunabeheereenheid is het tevens van belang om in het kader van het opstellen van het faunabeheerplan op de hoogte te zijn van de actuele begrenzing.

Artikel 4.2.2.2 Lidmaatschap wildbeheereenheid en geschillen

Het niet handelen conform het faunabeheerplan kan aanleiding zijn om het lidmaatschap van een wildbeheereenheid te beëindigen. Dit heeft verstrekende gevolgen voor de jachthouder die het betreft, aangezien deze in de regel dan geen omgevingsvergunning voor een jachtgeweeractiviteit

140

kan krijgen. Het is het bestuur van de wildbeheereenheid dat kan beslissen om het lidmaatschap te beëindigen voor een te bepalen periode. Over het voornemen een lidmaatschap (tijdelijk) te beëindigen, wordt door het bestuur van de wildbeheereenheid een advies ingewonnen bij het bestuur van de faunabeheereenheid. Het is immers de faunabeheereenheid die, op grond van feiten,

kan beoordelen of het handelen van een lid van een wildbeheereenheid in strijd is met het door de faunabeheereenheid opgestelde faunabeheerplan. De wildbeheereenheden hebben een gezamenlijke geschillenregeling om onder meer geschillen over beëindiging van het lidmaatschap te behandelen.

Artikel 4.2.2.3 Uitzondering lidmaatschap wildbeheereenheid

Gezien het belang dat anderen bij de werkzaamheden van de wildbeheereenheden kunnen hebben, zoals grondgebruikers – die geen jachthouder zijn – uit de streek, is voorzien dat ook zij lid kunnen worden van een wildbeheereenheid. Voor grote terrein beheerende organisaties zal de verplichting om zich aan te sluiten bij wildbeheereenheden veelal weinig meerwaarde hebben: een samenhangend en verantwoord beheer van hun terreinen is verzekerd gelet op de aard van de organisatie en de omvang van hun terreinen. Medewerkers van deze organisaties die in het bezit zijn van een omgevingsvergunning voor een jachtgeweeractiviteit, kunnen worden beschouwd als jachthouders met omgevingsvergunning voor een jachtgeweeractiviteit, wanneer ze jagen op de gronden in bezit van de werkgever.

De Omgevingswet (artikel 8.2, vijfde lid, onderdeel b) biedt de mogelijkheid aan provincies om deze personen van de aansluitplicht vrij te stellen bij omgevingsverordening. Voorwaarde is wel dat zij zijn aangesloten bij een faunabeheereenheid en op grond daarvan deelnemen aan de gegevensverzameling voor het faunabeheerplan en de uitvoering daarvan.

Artikel 4.2.2.4 Werkzaamheden wildbeheereenheid

In het faunabeheerplan is geregeld welke gegevens verzameld moeten worden als onderbouwing van omgevingsvergunningen voor faunabeheer. Deze gegevens worden voor een belangrijk deel verzameld door de wildbeheereenheden en hun leden.

Afdeling 4.3 Bijzondere bepalingen rechthebbenden

Blz. 171 t/m 176

Afdeling 5.4 Instructieregels aan de faunabeheereenheid

1. Algemeen

Artikel 8.1, derde lid van de wet bepaalt dat provincies regels opstellen over faunabeheereenheden en faunabeheerplannen. Dit om ervoor te zorgen dat het duurzame beheer van populaties van in het wild levende dieren, de uitvoering van schadebestrijding door grondgebruikers en de uitoefening van de jacht door jachthouders transparant en samenhangend gebeurt.

Provinciale staten stellen in de omgevingsverordening vast aan welke eisen een faunabeheerplan moet voldoen. Het faunabeheerplan behoeft vervolgens nog de goedkeuring van gedeputeerde staten (artikel 8.1, tweede lid, van de wet).

Artikel 5.4.2 Algemene eisen aan faunabeheerplannen

Uitgangspunt van het systeem van faunabeheer is dat er in een bepaald gebied gedurende een langere periode integraal beheer wordt gevoerd. Om dat te bereiken moet een faunabeheerplan gelden voor een deel van het werkgebied van de faunabeheereenheid dat groot genoeg is om een verantwoord en duurzaam faunabeheer te kunnen voeren in samenhang met schadebestrijding en de uitoefening van de jacht. Het is wenselijk dat onder regie van de faunabeheereenheid deze inspanningen bij het opstellen van het faunabeheerplan op elkaar worden afgestemd.

De eis dat het faunabeheerplan geldt voor ten minste 5000 hectare van het gehele werkgebied van de faunabeheereenheid is in de uitvoeringspraktijk van de afgelopen decennia een bruikbare en werkbare maat gebleken en wordt daarom gecontinueerd.

Artikel 5.4.3 Faunabeheerplan duurzaam beheer van populaties

Voor duurzaam beheer van populaties fungeert het faunabeheerplan als onderbouwing voor omgevingsvergunningen. Dit onderdeel van het faunabeheerplan bevat daarom exacte uitwerking van de eisen genoemd in dit artikel. Het faunabeheerplan dient als het ware het complete faunabeheer te beschrijven. Daarbij moet onder andere aandacht zijn voor de uitvoering van het beheer in verleden en toekomst, de opgetreden schade in het verleden en de dreigende schade in de toekomst, de trends qua aantallen en de gewenste stand in relatie tot de staat van instandhouding. Ook kan de natuurlijke draagkracht van gebieden in het plan worden betrokken.

Artikel 5.4.4 Faunabeheerplan schadebestrijding

Voor schadebestrijding fungeert het faunabeheerplan als koepel. Het is aan de grondgebruikers om binnen het kader van het faunabeheerplan te bepalen wat aan schadebestrijding nodig is.

Artikel 5.4.5 Faunabeheerplan uitoefening jacht

Bij het opstellen van het faunabeheerplan wordt gebruik gemaakt van de verplicht door houders van een omgevingsvergunning voor jachtgeweeractiviteiten te overleggen afschotgegevens (artikel 6.3, vierde lid, Omgevingsbesluit) en door eenieder vrijwillig te verstrekken schattingen, trends en -waar redelijkerwijs mogelijk- trendtellingen. Deze gegevens kunnen door soortengegevensverzamelende organisaties worden verstrekt. De jachthouder moet, met inachtneming van het faunabeheerplan, bepalen wat in zijn jachtveld nodig is om een redelijke wildstand te handhaven. Daarnaast staat de uitoefening van de jacht in dienst van schadebestrijding. Deze samenhang met schadebestrijding en een inschatting van de mate waarin wildsoorten jacht verdragen, moet uit het faunabeheerplan blijken.

Artikel 5.4.6 Geldigheidsduur faunabeheerplan

Gelet op de samenhangende aanpak van duurzaam beheer van populaties, schadebestrijding en de uitoefening van de jacht waarin het faunabeheerplan voorziet, is het van belang dat het faunabeheerplan voor verschillende jaren geldig is. Dit artikel bepaalt daarom dat een faunabeheerplan een maximale geldigheidsduur heeft van maximaal 6 jaar. Hiermee wordt aangesloten op de looptijd van andere planperioden, zoals Natura 2000-beheerplannen, zodat het faunabeheerplan hierop afgestemd kan worden. In uitzonderlijke gevallen kunnen gedeputeerde staten op verzoek van de faunabeheereenheid de geldigheidsduur van het faunabeheerplan eenmaal met maximaal één jaar verlengen. Deze verlenging is alleen mogelijk als er concreet zicht is op de vaststelling van een nieuw plan.

Blz. 174

Hoofdstuk 8 Schade

Afdeling 8.1 Tegemoetkoming faunaschade

Algemeen

Artikel 15.53 van de wet bepaalt dat gedeputeerde staten in voorkomende gevallen tegemoetkomingen verlenen in geleden schade van nature in het wild levende dieren:

- a. soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- b. soorten, genoemd in bijlage IV, onder a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het verdrag van Bern of bijlage I bij het verdrag van Bonn; en
- c. soorten, genoemd in bijlage IX, onder A, bij het Besluit activiteiten leefomgeving.

Ter invulling van deze bevoegdheid stellen gedeputeerde staten beleidsregels vast.

In IPO-verband hebben de gezamenlijke provincies ervoor gekozen het verlenen van tegemoetkomingen in faunaschade te mandateren aan de uitvoeringsorganisatie BIJ12. Uit oogpunt van efficiëntie is een landelijke uitvoering met één loket en gebundelde kennis te prefereren.

Daarnaast wordt uniformiteit in de uitvoering en rechtsgelijkheid over heel Nederland nagestreefd.

In een afzonderlijk besluit worden de bevoegdheden met betrekking tot het verlenen van tegemoetkomingen gemandateerd aan BIJ12.

Artikelsgewijs

Artikel 8.1.1 Aanvraag om tegemoetkoming

In dit artikel wordt de elektronische wijze van indiening van een aanvraag om tegemoetkoming in schade veroorzaakt door natuurlijk in het wild levende beschermde diersoorten geregeld. Op grond van artikel 4:1 Algemene wet bestuursrecht moet de voorwaarde van elektronische indiening van een aanvraag bij wettelijk voorschrift worden geregeld.

Vereist is dat de schade zo spoedig mogelijk (binnen zeven werkdagen) bij BIJ12 wordt gemeld. BIJ12 is dan in de gelegenheid een taxateur ter plaatse een onderzoek naar de schadeveroorzakende diersoorten en de omvang van de schade te laten instellen. Een consulent faunazaken van BIJ12 kan dan ook adviseren hoe verdergaande schade kan worden voorkomen of beperkt. Aanvragen die later

dan zeven werkdagen na constatering van de schade zijn ingediend worden afgewezen. Onder werkdagen worden verstaan: maandag tot en met vrijdag met uitzondering van algemeen erkende feestdagen als bedoeld in de Algemene termijnenwet.

Artikel 8.1.2 Taxatie van de schade

175

Dit artikel regelt in samenhang met de beleidsregels de wijze waarop de schade wordt vastgesteld. BIJ12 heeft een raamovereenkomst met taxatiebureaus die schade veroorzaakt door in het wild levende beschermde dieren taxeren.

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Uw kenmerk : 20041379
Uw brief van : 07-01-2021
Behandeld door :
Doorkiesnummer : 0113 - 23 84 96



Zaaknummer : Z21.013027
Documentnummer : D21.558468
Bijlagen : 0
Heinkenszand,

19 APR. 2021

Onderwerp: Reactie voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

U heeft ons als gemeente Borsele de gelegenheid gegeven te reageren op het voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie, versie januari 2021. Wij stellen dit zeer op prijs en maken hiervan graag gebruik.

Algemeen

Weliswaar is dit voorontwerp tot stand gekomen in overleg met veel mensen, organisaties en belangengroepen, toch lijkt het adagio van de Omgevingswet: "loslaten waar mogelijk, vasthouden waar nodig" een lastige te zijn. Wij bespeuren in (een aantal van) de bouwstenen nog steeds een sterke regievoering door de provincie. Dat is jammer, wat ons betreft zijn er bouwstenen waar best nog wat meer overgelaten kan en mag worden aan lagere overheden.

Bouwsteen 2, gezondheid

Tekst omgevingsvisie:

"... en dat eenzaamheid onder ouderen het hoogst van Nederland is. We zien een toename van risico op angst en depressie bij volwassenen. (...) De leefomgeving heeft invloed op gezond gedrag en ervaren gezondheid."

Opmerking Borsele:

Hierbij wordt aandacht gevraagd voor verbindingen tussen kernen, dorpen en steden in Zeeland. Vaak gaat het om een gevoel van afstand (psychologische afstand) terwijl de werkelijke afstand (kilometers) niet groter is dan bijvoorbeeld de afstand tussen een wijk in Noord 's-Gravenhage ten opzichte van een wijk in Zuid 's-Gravenhage. Door middel van bijvoorbeeld inrichting (bomen, parken, wandel- en fietspaden en OV-verbindingen) kun je gebieden meer aaneen rijgen, waardoor de afstand kleiner lijkt.

Tekst omgevingsvisie:

"Dit is een spanningsveld van enerzijds industrie en economisch belang en anderzijds een gezonde leefomgeving."

Opmerking Borsele:

Wellicht kunnen we nieuwe industrie compenseren met de aanleg (bijvoorbeeld met (Europese) subsidies) van groen/bos/park.

Bouwsteen 3, mobiliteit in relatie tot bouwsteen 19

In bouwsteen 3 staat op pagina 11 geschreven dat het hoge autobezit in Zeeland mogelijkheden geeft tot zelfstandige mobiliteit. Op dezelfde pagina staat dat er grote regionale verschillen zijn in aanbod van openbaar vervoer. Op pagina 12 wordt vervolgens aangegeven dat het busvervoer in Zeeland een teruglopend aantal gebruikers kent en de kosten voor het systeem toenemen. De klassieke vorm van openbaar vervoer schiet te kort. Er is vraag naar flexibele en vraaggerichte vormen van mobiliteit. Vervolgens staat in bouwsteen 19 (pagina 105) dat bedrijventerreinen, aansluitend aan OV-knooppunten, bijzonder geschikt zijn voor kantoorlocaties. In de huidige situatie zijn er grote regionale verschillen in aanbod van openbaar vervoer. Daar komt bij dat door het (steeds weer) verder uitkleden van het busvervoer er steeds minder sprake is van een OV-systeem en daarmee van OV-knooppunten.

De redenering dat bedrijventerreinen aansluitend aan OV-knooppunten bijzonder geschikt zijn voor kantoorlocaties, delen we dan ook niet vanwege:

- het verder afbrokkelen van een goed OV-systeem;
- de zelfstandige mobiliteit.

Om die reden moet ons inziens niet langer vastgehouden worden aan het alleen toestaan van kantoorfuncties bij OV-knooppunten/moeten kantoorfuncties niet per definitie beperkt te blijven tot OV-knooppunten.

Bouwsteen 3, subdoel 2

In dit onderdeel wordt gesproken over het opzetten van een nieuw systeem, waarin wordt uitgegaan van meer fijnmazige mobiliteit en een beperkter maar hoogwaardiger vast openbaar vervoer netwerk. Hierdoor zijn inwoners niet meer afhankelijk van dienstvoering en lijnvoering, en zal (naar verwachting) de leefbaarheid in kleine kernen verbeteren. Het idee hierachter is dat reizigers vanuit kleine kernen, met fijnmazige mobiliteit, naar een knooppunt moeten reizen. Vanuit daar vervolgen zij hun reis met een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding. Binnen het Zeeuws brede aanbod van flexibele fijnmazige mobiliteit is ruimte voor maatwerk in de regio's en worden bestaande lokale initiatieven gestimuleerd en gefaciliteerd.

De hierboven beschreven ontwikkeling is positief. Momenteel ervaren echter meerdere doelgroepen belemmeringen in hun mobiliteit. Dat zijn scholieren/studenten, mensen met een beperking en ouderen. Uit de subdoelen en actiepunten komt niet naar voren hoe ervoor wordt gezorgd dat deze doelgroepen (met name mensen met een beperking en ouderen) beter gebruik kunnen maken van het vervoer. We kunnen ons voorstellen dat dit ook voor deze doelgroep zelf vragen en verwarring oproept. Het lijkt ons goed dat er meer aandacht is voor deze doelgroepen bij het door ontwikkelen van een beter mobiliteitsaanbod. We missen dit nu nog in het stuk dat thans voor ligt.



gemeente
BORSELE

Bouwsteen 6, woningvoorraad

Op pagina 30 wordt aangegeven dat de vraag naar extra woningen nog toeneemt in steden en goed bereikbare kernen met voorzieningen. Wij delen deze opvatting, maar gaan er daarbij wel vanuit dat de Provincie Zeeland onze opvatting deelt dat in ieder geval voor de gemeente Borsele Heinkenszand en 's-Gravenpolder beschouwd worden als goed bereikbare kernen met voorzieningen.

Op pag. 31/32 en pag. 36/37 gaat het over (de evaluatie van) de regelingen ten aanzien van wonen in het landelijk gebied. Er worden door de provincie vraagtekens gezet bij de effectiviteit van deze regelingen om verrommeling van het landschap tegen te gaan, ook in relatie tot de neveneffecten op het landschap en de bestaande woningvoorraad. Wij willen er met nadruk op wijzen dat deze regelingen ook problemen kunnen oplossen. U geeft aan dat de regelingen geëvalueerd gaan worden met betrokken partners. Wij bieden ons bij deze aan om aan een dergelijke evaluatie deel te nemen.

Een bijzondere doelgroep is de vergunninghouders. Gemeenten hebben een wettelijke taak voor het huisvesten van asielzoekers die een verblijfsvergunning hebben. De provincie houdt hier toezicht op. Moet/kan hier een koppeling worden gemaakt met nieuwe wet inburgering?

Bouwsteen 7, woonomgeving

Op pagina 38 wordt asbest niet genoemd als gezondheidsrisico. Is dit bewust en niet van toepassing?

Bouwsteen 7, actie 1.1, woonomgeving

Op pagina 39 wordt gesteld dat de woningbouwopgave voornamelijk ligt in het bestaand stedelijk gebied. Pas als er geen andere mogelijkheden zijn, moeten we onze steden of dorpen uitbreiden. Dit is wel een erg stringent beleid.

Bouwsteen 10, actie 3.1, deltawateren

We gaan er vanuit dat deze actie niet betekent dat de Westerschelde kust helemaal "op slot" wordt gezet. Vanuit Borsele is altijd aangegeven dat wij op drie plekken aan de Westerschelde nog ontwikkelingen willen toestaan.

Bouwsteen 13, landschap

Op pagina 72 wordt het aanbrengen van bufferzones tussen natuurgebieden en landbouwgebieden, bedoeld om een zachte overgang te creëren, genoemd als een kans. Dit roept wel de vraag op wat er vervolgens kan in deze bufferzones. Moet dit gezien worden als een uitbreiding van natuurgebieden (dus extra ha landbouwgrond toedelen aan/bestemmen voor natuur) of komt deze bufferzone te liggen op de gronden die nu al natuur zijn of reeds zijn aangewezen om omgevormd te gaan worden tot natuur.

Bouwsteen 13, actie 1.6, landschap

Wij onderschrijven het uitgangspunt dat een nieuwe ontwikkeling zodanig in het landschap moet worden ingebed dat het een logisch onderdeel is van het landschap. Wij kunnen ook leven met een verwijzing naar de handreiking landschap uit 2012 als aanknopingspunt voor die goede landschappelijke inpassing. Wij pleiten er echter voor om het aan de gemeente over te laten te

beoordelen wanneer er sprake is van een goede landschappelijke inpassing, zonder dat daarbij op voorhand van een bepaalde maatvoering wordt uitgegaan. Elke situatie vraagt een andere aanpak en inpassing. Dit vergt maatwerk.

Bouwsteen 14, milieu

Op pagina 81 wordt aangegeven dat de stortplaats Noord en Midden-Zeeland een rol kan vervullen tot het storten van afval zolang er nog afvalstoffen zijn, waarvoor geen nuttige toepassing is in welke vorm dan ook.

Wij willen hierbij het signaal afgeven dat wij tegen het storten van afval op de stortplaats Noord en Midden-Zeeland zijn, als dit met zich brengt dat hierdoor de stortplaats verder wordt opgehoogd.

Bouwsteen 15, natuur

Er wordt vol ingezet op het afronden van het Natuurnetwerk Zeeland in 2027, zie pagina 90.

Om het tempo van de natuurontwikkeling te versnellen, is de systematiek van het Natuurbeheerplan iets is gewijzigd. Kansrijke percelen buiten de begrenzing kunnen direct worden toegevoegd aan het natuurnetwerk zonder elders gelijk een aantal hectares te ontgrenzen.

In ons "Omgevingsplan Buitengebied Borsele 2018" hebben we, voor wat betreft bestaande en nieuw te vormen natuur, de begrenzing aangehouden zoals deze is opgenomen in het huidige Natuurbeheerplan van de provincie. Een beheerplan waar in het verleden overeenstemming over is bereikt met diverse partijen, waaronder de landbouwsector. Het komt ons vreemd voor dat er nu gebieden aangewezen kunnen worden voor (nieuwe, nog te vormen) natuur op landbouwgronden waar in het verleden niet over is gesproken. Ons Omgevingsplan voorziet hier ook niet in.

Bouwsteen 16, watersysteem

Tekst omgevingsvisie:

"Het stedelijk waterbeheer wordt in alle gemeenten goed geregeld, met maximale opvang van overtollig regenwater via het watersysteem en in de bodem. Het rioleringsstelsel wordt zoveel mogelijk alleen benut voor afvalwater."

Opmerkingen Borsele:

Naast 'opvang' ook rekenen met 'bergen'. Uitgaan van de trits: "vasthouden, bergen en dan pas afvoeren."

Volgens de Wet milieubeheer is zowel regen als vuilwater juridisch gezien afvalwater. Derhalve hebben wij het volgende tekstvoorstel: "Door aanleg van een gescheiden riolering worden de vuil- en schoonwater afvalwaterstromen zoveel mogelijk gescheiden."

Bouwsteen 17, actie 1.5, arbeidsmarkt

Moet het verzorgen van een warm welkom van nieuwe Zeeuwen niet breder worden getrokken dan alleen voor expats? Gelet op de nieuwe wet inburgering?

Bouwsteen 18, circulaire economie

Tekst omgevingsvisie, pagina 102, rolverdeling:

Gemeenten optimaliseren de inzameling van afval, zodat zoveel mogelijk afval als grondstof gebruikt kan worden.

Opmerking Borsele:

Refereer bij deze bullit aan de VANG-doelstelling.

Bouwsteen 19, havens en bedrijven, ook in relatie tot bouwsteen 3

Op pagina 105 staat onder meer geschreven dat herstructurering noodzakelijk is om verouderde bedrijventerreinen aantrekkelijk te maken voor gevestigde en nieuwe bedrijven. Zo wordt verpaupering tegengegaan en vermindert de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen.

Deze formulering van de huidige situatie biedt nog ruimte voor uitbreiding van terreinen/de ontwikkeling van nieuwe terreinen.

Vervolgens staat op pagina 107 (onder kansen en risico's bij de uitvoering) dat door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen verdere uitbreiding niet noodzakelijk wordt. Wij zijn van mening dat er ruimte moet blijven voor uitbreiding van bestaande dan wel ontwikkeling van nieuwe terreinen.

De tekst zoals deze op pagina 107 is geformuleerd, dekt daarmee ook niet de lading van hetgeen op pagina 105 is geschreven. De tekst op pagina 107 is té stellig geformuleerd.

Bouwsteen 20, actie 2.3, recreatie en toerisme

Er dient verschil te worden gemaakt in ontwikkelingsmogelijkheden verblijfsrecreatie tussen kustgebied en achterland. Deze twee gebieden zijn niet met elkaar te vergelijken. We bepleiten dan ook om onderscheid te maken tussen ontwikkelingsmogelijkheden van verblijfsrecreatie in kustgebieden (geen ruimte meer bieden) en ontwikkelingsmogelijkheden van verblijfsrecreatie in het achterland ((beperkte) uitbreiding van overnachtingsplaatsen mogelijk maken). Het achterland heeft nog voldoende ruimte voor kwalitatief goede ontwikkelingen.

Op lokaal niveau zouden we hier meer vrijheid in wensen door ruimte aan de gemeente te geven om zelf te beoordelen of een ontwikkeling meerwaarde heeft voor ons gebied en deze ontwikkeling als provincie dan ook te ondersteunen.

Bouwsteen 21, transport en infrastructuur

Op pagina 116/117 staat vermeld dat voor CO2-reductie-doelstellingen van de industrie buisleidingen essentieel zijn. Uit een onderzoek in 2019 is komen vast te staan dat er voor het Zeeuwse havencluster behoefte is aan met name infrastructuur voor transport van CO2 en waterstof. Maar dat er ook leidingen nodig zullen zijn voor synthetische nafta en warmte. De provincie zet zich in voor planologische en juridische borging van de tracés (grensoverschrijdend).

In de tekst wordt niet aangegeven hoe North Sea Port en/of de Provincie Zeeland de uitbreiding van het buisleidingenstelsel van en naar het Sloegebied zien. Krijgt dit zijn beslag in de bestaande buisleidingenstrook? Of betekent dit wederom nieuwe ruimtereserveringen voor ondergrondse buisleidingen op Borsels grondgebied (in Groenproject 't Sloe en op landbouwgronden)? Dit baart ons zorgen.

Op pagina 118 staat vermeld dat, naast versterking van de lijn boven de Westerschelde, er ook een nieuwe verbinding in Zeeuws-Vlaanderen nodig is. Dit roept direct de vraag op hoe deze nieuwe verbinding in Zeeuws-Vlaanderen komt. Voor het realiseren van een nieuwe verbinding in Zeeuws-Vlaanderen is het nodig dat er een 380 kV-verbinding naar Zeeuws-Vlaanderen aangelegd wordt. Deze komt vermoedelijk van boven de Westerschelde. Wat betekent dit voor de gemeente Borsele resp. de kern Borssele?

Bouwsteen 23, duurzame energie

In het huidige provinciale beleid vallen windturbines met een maximale tiphoogte van 20 meter niet onder het beleid van de concentratiegedachte. Niet ingezien wordt waarom in de omgevingsvisie (pagina 126) deze maat met één meter wordt opgehoogd naar 21 meter. Gemeente Borsele ziet geen aanleiding tot deze verhoging.

Overigens wordt op pagina 128 onder Rolverdeling actie 1 onder bullit 3 gesproken over 21 meter, in bullit 4 over 20 meter. Dit is dus ook niet eenduidig.

Op pagina 127 wordt aangegeven dat met alleen zon op dak mogelijk onvoldoende vermogen gerealiseerd kan worden. Wij delen deze opvatting. Wij delen niet de opvatting dat de agrarische functie van gronden in het buitengebied behouden moet blijven c.q. deze gronden niet aangewend kunnen worden voor zonneparken. Dit is onontkoombaar voor het behalen van de doelstelling. Zeker daar waar sprake is van landbouwgronden die economisch minder/niet meer geschikt zijn voor reguliere landbouw, vinden wij het verantwoord deze aan te wenden voor zonneparken. Daarnaast kan zon op landbouwgrond een extra inkomstenbron zijn voor agrarische ondernemers.

Op pagina 128 wordt onder de rolverdeling bij actie 1 onder bullit 2 aangegeven dat Rijk en provincie op nationaal niveau afspraken maken over het opgesteld vermogen. Dit is niet correct. Provincie moet vervangen worden door regio. De regio heeft namelijk de opgave windenergie bepaald in de RES, niet de Provincie. Hetzelfde geldt voor pagina 129, actie 3, bullit 2.

Daarnaast wordt op pagina 128 in de opsomming onder actie 1 de rol van de gemeenten gemist met betrekking tot vergunningverlening van windturbines met een tiphoogte van meer dan 21 (20!) meter.

In de opsomming op pagina 128, onder actie 2, bullit 4 is opgenomen dat overheden zonneparken realiseren, exploiteren en onderhouden. Wij zetten hier vraagtekens bij. Dit ligt toch bij de marktpartijen?

Eigenlijk dient de opsomming onder actie 1, 2 en 3 identiek zijn. Dit zijn namelijk alle drie acties op basis van de RES.

Op pagina 129, onder Kansen en risico's bij uitvoering, onder 2, bullit 2 wordt genoemd dat zon op dak een extra inkomstenbron kan zijn voor agrarische ondernemers. Dit is correct maar dit geldt niet alleen voor zon op dak, maar zeker ook voor zon op landbouwgrond. Zeker daar waar het landbouwgronden betreft die door de gevolgen van klimaatverandering economisch niet meer geschikt zijn voor reguliere landbouw.

Op pag. 129, onder Kansen en risico's bij uitvoering, onder 3, bullit 2 wordt genoemd dat zonneparken, afhankelijk van locatie en vormgeving, negatieve effecten kunnen hebben op de bodemkwaliteit, natuurwaarden en landschap. Dit is mogelijk, maar evengoed kan gesteld worden dat, afhankelijk van locatie en vormgeving, zonneparken positieve effecten kunnen hebben op natuurwaarden en landschap. Eén en ander is afhankelijk van de uitwerking van een initiatief tot realisatie van een zonnepark.

Deze benadering/positieve insteek wordt wel voorgestaan/genoemd bij de locatie van windmolens. Niet ingezien wordt waarom dit voor zonneparken anders ligt.

Tekst Omgevingsvisie, pagina 129, Doe meer met minder grond:

“Realisatie van zonneparken en aanpassing bijbehorende infrastructuur kan gecombineerd worden met verbetering van waterberging en -afvoer”.

Opmerking Borsele:

Neem daarbij het streven naar meervoudig ruimtegebruik als streven op, inclusief biodiversiteit.

Tekst Omgevingsvisie, pagina 129, Werk samen en deel kosten en baten:

“Exploitatie van zonne- en windmolenparken kan financieel bijdragen aan versterking van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid.”

Opmerking Borsele:

Neem net als in de RES het streven naar 50% financiële participatie van inwoners op.

Bouwsteen 24, energietransitie

Op pagina 130 wordt nog gesproken over de concept Regionale energiestrategie.

Dit is inmiddels niet meer correct, nu de RES is vastgesteld.

Op pagina 131 wordt weer de aanleg van een pijpleidingeninfrastructuur als belangrijke voorwaarde genoemd. De vraag is of dit zijn beslag krijgt in de bestaande buisleidingenstrook. Of betekent dit wederom nieuwe ruimtereserveringen voor ondergrondse buisleidingen op Borsels grondgebied (in Groenproject 't Sloe en op landbouwgronden)? Zie ook opmerking onder bouwsteen 21.

Tekst Omgevingsvisie, pagina 131, actie 1.2, rolverdeling:

“Op wijk- en dorpsniveau wordt de energietransitie op basis van maatwerk uitgevoerd.”

Opmerking Borsele:

Voeg de term Wijk Uitvoering Plan toe.

Tekst Omgevingsvisie, pagina 131, actie 1.3, rolverdeling:

“Op lokaal niveau worden door gemeenten in samenwerking met belanghebbenden snellaadvoorzieningen aangelegd.”

Opmerking Borsele:

Ons is de precieze definitie in de Ral niet bekend, maar gemeenten leggen de voorzieningen naar ons idee niet zelf aan. We faciliteren dit hoogstens door middel van plaatsingsbeleid e.a.

Tekst Omgevingsvisie, pagina 132, onder Kansen en risico's bij de uitvoering:

“Vernieuwing van de woningvoorraad draagt bij aan energiebesparing, overschakeling naar hernieuwbare energiebronnen en klimaatadaptatie.”

Opmerking Borsele:

Werk regionaal samen aan de energietransitie en ontwikkel gezamenlijke routes voor netwerk gerelateerde activiteiten. Nieuwe aansluitingen, verzwaren aansluitingen e.a.

Bouwsteen 25, klimaatadaptatie

Vooraf in de overgang van het stedelijk naar het landelijk gebied is het belangrijk dat er voldoende berging -en afvoercapaciteit is voor de afvoer van regenwater. Voorkomen moet worden dat overstorten vollopen en wateroverlast ontstaat in stedelijk gebied.

De eerste alinea op pagina 134 hoort onder het kopje Droogte.

We zouden de tekst onder 'Kansen en risico's bij de uitvoering' graag aangevuld zien met de volgende tekst:

"Stimuleren van aanleg van waterberging is vooral aan de randen van stedelijk gebied ter voorkoming van wateroverlast en droogteschade en als geleidelijke overgang van landelijk naar stedelijk gebied nodig."

Bouwsteen 26, waterveiligheid

Als suggestie wordt nog meegegeven de mogelijkheden voor verwerken van gerijpte bagger e.d. in dijkverhogingsprojecten.

Bouwsteen 27, zoet water, pagina 140

Vooraf korte heftige buien zullen door de klimaatsverandering toenemen. De kunst is om wateroverlast te voorkomen en dit water te gebruiken in droge perioden. Dit kan gerealiseerd worden door de aanleg van robuustere oppervlaktewaterlichamen en door een bodem die meer water vasthoudt en droogte schade voorkomt. Peil-gestuurde drainage kan hier een onderdeel van vormen.

Bouwsteen 27, zoet water, pagina 142

Wij zouden hier nog een kans willen toevoegen. Gebruik van overschot van water van de Industriewaterleiding Evides, gebruik van deel van de neerslag afstromend van de verharde oppervlakken in Sloegebied. Regenwater stroomt nu in de Westerschelde. Dit zoete water kan ook naar landbouwgebied afgevoerd worden.

Wij wensen u veel succes met de verder uitwerking van de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Met vriendelijke groet,

Namens burgemeester en wethouders van Borsele,

MID/Priem



gemeente
BORSELE

Postbus 1, 4450 AA Heinkenszand



PostNL

Afz. 4450 AA I



PostNL
Port Betaald

Port Payé

Pays-Bas

NEDERLAND

19.04.21

NetSet FM 222242

€ 1,80

ROBCC #X860XDX#DD#0000#

Ambtelijke reactie Gemeente Middelburg op Ontwerp Omgevingsvisie Zeeland deel A en B

Algemeen	Algemene ambtelijke reactie De Omgevingsvisie Zeeland is een goed visiedocument. Daar waar eerdere versies wel eens tot verwarring leidden vanwege het grote aantal bouwstenen en het gebrek aan prioritering, is deze ontwerpvisie helder in wat de grote maatschappelijke uitdagingen zijn en hoe ambities zich tot elkaar verhouden. Er is verschil gemaakt tussen het gewenste perspectief en de aanpak door de provincie. Voor gemeente(n) is dit een goede kapstok voor verdere uitwerking in de gemeentelijke omgevingsvisie. Wel jammer dat sommige belangrijke uitdagingen zijn doorgeschoven naar het Programma, zoals de uitwerking van de transitie in de landbouw nog moet worden uitgewerkt in Programma Landelijk Gebied. In het webinar van 10 maart is uitgelegd dat de Omgevingswet verschil maakt tussen zaken waar de provinciale omgevingsvisie over MOET gaan en zaken waarover ze KAN of MAG gaan. Dat deel begrijpen we niet helemaal. Hoe verhoudt zich dat tot deze visie? Welke onderwerpen zijn beschreven die niet primair op het bordje van de provincie liggen? Bijvoorbeeld natuurinclusief bouwen en natuurvriendelijke inrichting bedrijventerreinen: dat ligt toch op het bord van de gemeente? (zie pag. 36 onderaan) Een betere samenhang tussen de diverse documenten is aan te bevelen. Als voorbeeld de 'De Zeeuwse Omgevingsvisie in vogelvlucht'. Op pagina 18 staat onderdeel 6: <i>Wat zijn de belangrijkste thema's uit de Omgevingsvisie?</i>. Om welke thema's het gaat zou moeten blijken uit de op diezelfde pagina opgenomen tabel. Dat is echter niet het geval. Het lijkt er op dat er een verkeerde tabel in het document is opgenomen.
Onderdelen Ontwerp Omgevingsvisie Reacties	Reacties
Deel A Strategische visie	
Algemeen	• P.9, boven de afbeelding: "1. North Sea Port District – Terneuzen". Het woord "Terneuzen" verwijderen zou beter zijn, want het North Sea Port District beperkt zich niet tot Terneuzen en datzelfde geldt voor het beoogde NOVI-gebied North Sea Port District. • P.12, onder "genieten en opladen/elementen van deze kernkwaliteit" ook cultuur benoemen. • P.13, onder 2. Waarderen – elementen van deze kernkwaliteit missen zeekleilandschap, poelgronden en kreekruggen • P.15, Benoem ook cultuur onder samenhang. • P.19, "in het kader van het Compensatiepakket Wind in de Zeilen wordt dit aangepakt door een extra intercityverbinding te realiseren over de Zeeuwse Lijn." De komende jaren volgen er nog extra verbeteringen, zie rapport WIZ of verderop in de tekst waar het wel goed staat. • P.28, alinea 3. Inzetten dat er bij ontwikkeling zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met het landschap. • P. 28 onder kopje Landbouw. Deze tekst volstaat niet. Zie ook bullit over p. 36. • P. 31, in de vierde alinea van onderen staat nu "De haven- en industriegebieden bieden plaats aan clusters van productiebedrijven." Ik stel voor om het woord "productiebedrijven" te veranderen in "bedrijven". Toelichting: in het havengebied zitten niet alleen productiebedrijven. Er zit ook scheepsbouw en offshore wind, bedrijven actief in de op- en overslag et cetera. • P.33, onder het kopje "Circulaire economie" staat in de eerste en tweede regel een vernauwing / verenging van het type bedrijven / organisaties dat zou moeten werken aan een circulaire economie. Het woord 'verenging' laten verwijderen. Mocht hiertoe niet worden besloten, dan zijn er nog wel regionale kansen voor circulaire economie ook op het gebied van de offshore (wind en gas- en olieboorplatformen op zee) en scheepsbouw et cetera.

	• P. 34, onder kopje "Onderzoek". Grootbelang = groot belang • P.35, onder het kopje "Transport en infra" staat in de eerste twee regels het volgende "Zeeland kent een hoofdnetwerk infrastructuur van hoofdwegen, vaarwegen, kabels en leidingen en een vliegveld.". Hier is het volgende tekstvoorstel voor: "Zeeland kent een hoofdnetwerk infrastructuur van havens, hoofdwegen, vaarwegen, kabels, buizen en leidingen en een vliegveld.", want waarom wel een vliegveld noemen maar niet de havens of de buizeninfrastructuur? • P.35, "De Zeeuwse stranden zijn de belangrijkste toeristische trekker ... Het Zeeuwse duin- en cultuurlandschap, met haar stranden, historische kernen en het omliggende platteland is het decor van beleving voor onze gasten.". De tekst legt te veel nadruk op de buitenbeleving en het strand. Hiermee wordt voorbijgegaan aan de stedelijke beleving. Deze stedelijke beleving is potentieel een jaarrond activiteit. Deze kan daardoor zorgen voor een meer duurzamer bedrijfsvoering (geen seizoensproduct meer, met minder seizoenswerk (waardoor Zeeland aantrekkelijker wordt om werken en wonen). De groei van toerisme zou dus ook opgevangen kunnen worden door kansen voor de stedelijke regio's (naast dat mogelijk de groei ook grotendeels zou kunnen zitten in dit type van toerisme). • Pagina 36, onderaan. Hier staat bij de aanpak: "Door inzet op volhoudbare landbouw ontstaat ruimte voor een eerlijkere prijs voor de landbouwproducten in combinatie met een duurzamere productie." Maar hoe moet dat dan? Is er in de agrarische sector de wil om een transitie naar volhoudbare landbouw aan te gaan? Dat is niet wat we waarnemen. • P.41, onder het kopje "Energietransitie" de laatste alinea is vooral beperkt en naar het nu geschreven. Er spreekt geen enkele ambitie naar 2050 uit en de alinea focust nog steeds op de industrie (in Zeeuws Vlaanderen) / Smart Delta Resources (SDR). Deze alinea aanvullen met een regel dat, aanvullend op de industrie ook andere sectoren in Zeeland zich steeds meer zijn gaan richten op verduurzaming / energietransitie. • P. 45: Hier valt op dat Archeologie niet bij het instrument 'Communicatie en informatie' is opgenomen. Vooral omdat in Deel B van het voorontwerp bij bouwsteen 8 aan dit instrument een groot belang wordt toegedicht. Vermoedelijk is dit een 'slip-of-the-pen'
Deel B Bijlagen per onderwerp	
Algemeen	• In Deel B wordt in de leeswijzer weliswaar veelvuldig de term thema gebruikt maar het is aan de lezer zelf om vast te stellen dat daarmee de bouwstenen worden bedoeld. Een betere toelichting en een eenduidiger gebruik van terminologie binnen alle documenten is zeker aan te raden.
1. Cultuur	• Geen opmerkingen
2. Gezondheid	• Geen opmerkingen
3. Mobiliteit	• Het onderdeel mobiliteit bevat vele elementen welke ook in de richtingennotitie slimme mobiliteit aan de orde komen. De richtingennotitie is in onze raad besproken en wij hebben uw college daarover recentelijk (17 maart 2021) geïnformeerd. Gemakshalve verwijzen wij naar deze brief. U kunt deze brief dus tevens beschouwen als reactie op de omgevingsvisie deel B onderdeel mobiliteit. • P.11, In overweging geven om de nog te onderzoeken VeZA-boog ook in te zetten voor passagiers en niet enkel goederentransporten. • P.15, subdoel 4: schone mobiliteit. De focus ligt sterk op activiteiten op het land. Echter zou ook aandacht voor schone en slimme mobiliteit(en) op het water een meerwaarde zijn.
4. Onderwijs	• Het feit dat jongeren niet terugkeren naar Zeeland om hier te werken na afronding van de studie heeft een relatie met de arbeidsmarkt in Zeeland (MKB), die ontbreekt. • P.17, subdoel 1 is te veel omvattend, waardoor ambities, doelstellingen en interventies hier door elkaar heen lopen. • P.18, actiepunten 1.1 en volgende. Te behalen mijlpalen/actiepunten ontbreken, dit heeft te maken met opmerking hiervoor. • Aan de randvoorwaarden (de belangrijke pijlers van alinea 3, P.17) wordt

	- geen aandacht besteed. - P.19/20: kansen en risico's. Hier is weinig herkenbaarheid met de inhoud van de tekst. Er lijkt vooral toegeschreven te zijn naar de punten 1 t/m 4 en minder naar de kansen en risico's horend bij de ambities/doelstellingen en interventies die eerder zijn beschreven.
5. Voorzieningen en evenementen	- P.22 Bij evenementen mist 1 van de grote evenementen binnen de provincie: Film by the Sea (het is geen limitatieve lijst). - P.22, Onderwijs. Er worden allerlei zaken genoemd die niets te maken hebben met de onderwijshuisvestingsproblematiek. Heeft veel relatie met het eerder thema Onderwijs 4. Het geheel wordt daardoor niet overzichtelijker. Beter zou zijn om dit soort zaken te noemen op 1 plek en op andere plekken eventueel te verwijzen.
6. Woningvoorraad	Geen opmerkingen
7. Woonomgeving	Geen opmerkingen
8. Archeologie	Geen opmerkingen
9. Bodem	Geen opmerkingen
10. Deltawateren	Pagina 45, kopje "Huidige situatie". De beschikbaarheid van zoet water wordt hier alleen gerelateerd aan de procesindustrie en landbouw (industriewater). Water voor de burger, een eerste levensbehoefte, wordt echter nergens vermeld. Suggestie om die doelgroep ook op te nemen? Of is dat hier niet de bedoeling?
11. Erfgoed	Geen opmerkingen
12. Landbouw	Geen opmerkingen
13. Landschap	Geen opmerkingen
14. Milieu	- Het thema licht en duisternis mist hier. - Geluid: hier missen de stiltegebieden. - Afval: overweegt de provincie meer te doen aan het opzetten van materialenbanken?
15. Natuur	- Met name de achteruitgang van soorten is een probleem. Verstoring is daarvoor een belangrijke reden. Als meer wordt ingezet op natuurinclusieve landbouw en de natuur verder in het agrarisch gebied wordt verbeterd kan de natuur ook beleefd worden in agrarisch gebied en kunnen we verstoring beter voorkomen. Kortom de ambities kunnen wat landbouw betreft omhoog, natuurlijk wel voldoende middelen richting de boeren. - Versterking van de handhaving lijkt ons een must. - p.72 Daar waar <u>mogelijk</u> ecologisch beheer
16. Watersysteem	Deze teksten hebben vooral betrekking op het door het waterschap beheerde landelijk gebied. Dit terwijl stedelijk waterbeheer vrijwel niet genoemd, ondanks dat hier juist de grootste opgave ligt.
17. Arbeidsmarkt	Geen opmerkingen.
18. Circulaire economie	- De provincie zet wat dat betreft hoofdzakelijk in op biobased, hierdoor worden andere relevante circulaire onderwerpen onder belicht. Als voorbeeld de rol die provincie kan spelen bij materialenbanken. - Verder constateren we dat de provincie heel actief in de samenwerking met Zeeuwse overheden als het gaat om de klimaatambities, zowel mitigatie en adaptatie. Op het gebied van circulariteit ontbreekt dit. Dit vinden we echt een gemiste kans, jammer dat ook in dit verhaal de provincie die rol niet oppakt. Alleen over inkoop is er wat samenwerking. Dit is 1 van de redenen denk ik dat de circulaire ambitie van 50% in 2030 onvoldoende op het netvlies staat bij gemeenten. Daarnaast is circulariteit iets dat vooral in de keten speelt en dat is gemeente overstijgend.
19. Havens en bedrijven	P.108, in de bovenste regel ook de overheden toevoegen. Dus het volgende tekstvoorstel "Voor een duurzame en gezonde economie zoeken bedrijven onderling, overheden en onderwijs- en kennisinstellingen samenwerking".
20. Recreatie en toerisme	- P.109, Huidige situatie: In de uitdaging (groei van 50% de komende 30 jaar) is gefocust op de kustregio. De stedelijkheid en achterland blijft onbenoemd. - P.110, Een veelzijdig aanbod: Waarom is hier aandacht op watersport en

	worden elementen als stedelijkheid en cultuur niet genoemd. De tekst is niet goed afgewogen en richt zich op slechts op een enkele of beperkt aanbod. • P.112, Subdoel 2 - Gezonde en vitale toeristische bedrijfstak met investeringsvermogen. Een gezonde bedrijfstak is primair een zaak van het bedrijfsleven zelf. De overheid heeft in deze een rol op het gebied van RO. • P.112, Actie 2.1: Is het een taak van de overheid om ondernemers te begeleiden of om in bijvoorbeeld innovatie te investeren? Als gemeente hebben we een RO rol en een faciliterende rol. Geef duidelijk aan wat wel of niet kan en biedt ruimte. Zorg voor overcapaciteit zodat ondernemers gedwongen worden om te innoveren. • P.112, Actie 2.2. Optimaal verbinden van vraag en aanbod. Het is een opsomming van belevingen. Prima, maar de stedelijkheid blijft ook hier onbenoemd. • P.113, Actie 2.5 - Passende arbeidsmarkt. De grootste uitdaging in de arbeidsmarkt toerisme ontbreekt. Deze is nu vooral seizoensgebonden. Daarmee worden niet structureel medewerkers getrokken. Centraal zou daarom seizoensverlengende vormen van toerisme (lees stedelijk toerisme) moeten staan.
21. Transport en infrastructuur	• Geen opmerkingen.
22. Visserij	• Geen opmerkingen
23. Duurzame energie	• P.126, Huidige situatie. Hier wordt slechts gesproken over "Wind op land". Er zijn echter ook windmolenparken vlak voor de kust. Denk aan Borssele I t/m IV en ligt er een besluit van de minister van EZK om stroom van het nog te bouwen windmolenpark IJmuiden Ver Alpha in Borssele te laten aanlanden. Al deze info moet hier nog worden toegevoegd.
24. Energietransitie	• Geen opmerkingen
25. Klimaatadaptatie	• Geen opmerkingen
26. Waterveiligheid	• P.136, Primaire waterkeringen. Hier zou de toevoeging: "Indien uit huidige beoordelingsronde blijkt dat niet wordt voldaan, tevens gekeken wordt naar alternatieve opties en strategieën waar ook na 2050 naar gekeken gaat worden." wenselijk zijn. • P.137, actiepunt 1. Hier is het volgende tekstvoorstel voor: "Versterkingsprojecten vragen om een integrale aanpak zowel op inhoud als op afstemming van tijdlijnen met betrokken partijen en moeten naast waterveiligheid ook bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.". Daarnaast vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.3. • P.138, actiepunt 2. Ook hier vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.2. • P.138, actiepunt 3. Ook hier vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.3. • P.139, kansen en risico's. Onder 2 hier vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.2. • P.139, kansen en risico's. Onder 3, deze punten zijn niet herleidbaar naar de kernkwaliteiten of in elk geval veel explicieter opgeschreven dan in de kernkwaliteiten. • P.139, kansen en risico's. Onder 4 graag een punt toevoegen: "Bij de integrale benadering van de langetermijninvesteringen wordt niet alleen rekening gehouden met de tijdlijn voor kustveiligheid, maar ook met de tijdlijnen die spelen bij ontwikkelingen binnen het gebied."
27. Zoet water	• Deze tekst is sterk gericht op de landbouw (en dus het waterschap). De aanpassingen in de tekst dat voor alle consumenten/burgers/processen zoet water van essentieel belang is, klinkt niet heel sterk door in de totale tekst.

Gemeente Middelburg
Leefomgeving

Kanaalweg 3
Postbus 6000
4330 LA Middelburg

Tel 14 0118
Fax (0118) 623 717
info@middelburg.nl
www.middelburg.nl



Het college van gedeputeerde staten van de
Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

uw kenmerk

uw brief van

ons kenmerk

bijlage(n)

contactpersoon

doorkiesnummer
(0118) 67 53 18

datum
26 januari 2021

datum verzending

17 MAART 2021

onderwerp
Richtingennotitie slimme mobiliteit

Geachte college,

Met belangstelling hebben wij uw richtingennotitie slimme mobiliteit gelezen.

In zijn algemeenheid kunnen we stellen dat de meeste keuzerichtingen ons logisch lijken. Tegelijkertijd stellen we wel dat op cruciale onderdelen een uitwerking nog ontbreekt om gefundeerd tot standpuntbepaling over te gaan. Dit geldt met name voor de keuzerichtingen mobiliteitsmix en mobiliteitsbureau. Graag lichten wij dit nader toe.

Keuzerichting: OV-knooppunten en mobiliteitshubs

De (door)ontwikkeling van het concept van knooppunten en mobiliteitshubs op diverse niveaus vinden wij logisch en passend bij de hieronder te behandelen mobiliteitsmix. De twee belangrijkste hubs in de stad Middelburg zijn het station en de cycle hub. Beide worden binnen het kader van het Europees project MOVE verder ontwikkeld. Hierbij wordt ingezet op het versterken van de ketenvervoermogelijkheden. Voorbeelden hiervan zijn het verbeteren van het auto-en fietsparkeren, deelfietsen, e-deelauto's en oplaadfaciliteiten voor elektrische auto's. Tevens wordt gekeken naar het aantrekkelijker maken van de verblijfskwaliteit van de hub. De gekozen richting van ontwikkeling knooppunten en mobiliteitshubs kunnen wij ondersteunen en graag werken wij dit samen met partijen verder uit. Op basis van deze verdere uitwerking zijn we in staat om te bepalen welke investeringen hiermee gemoeid zijn en in welke mate de gemeente Middelburg hieraan bij kan dragen.

Keuzerichting: Mobiliteitsmix en mobiliteitsbureau.

Het OV toekomstbeeld 2040 schetst een beeld waarbij het "reguliere" openbaar vervoer als concept alleen nog in en tussen steden functioneert. Een fijnmazig netwerk aan openbaar vervoer, met vaste lijnen en bedieningstijden past steeds minder goed op plaatsen en tijden waar de vraag beperkt is. Delen van het openbaar vervoer worden te duur om goed te exploiteren en komen in een negatieve spiraal van minder gebruik, bezuinigen, minder aanbod en nog minder gebruik. Daarmee vermindert de kwaliteit van de beschikbare mobiliteitsvoorzieningen in o.a. het landelijk gebied. Daar zullen meer en meer nieuwe flexibele vraagafhankelijke concepten verschijnen. Gezien het voorgaande vinden wij een switch van het huidige aanbod gerichte vervoer naar een meer flexibel, fijnmazig en vraagafhankelijk vervoer in dat opzicht logisch. Tegelijkertijd zien we dat de kosten van het doelgroepenvervoer – we doelen dan vooral op het WMO vervoer – steeds verder stijgen. In een rapport van APPM daterend uit begin 2019 is Zeeuws breed aangetoond dat een integratie van beide vervoersvormen (openbaar vervoer en WMO vervoer) mogelijk en/of kansrijk is. Hiervoor zijn enkele pilots benoemd; waaronder de pilot Middelburg - Vlissingen. De gemeente Middelburg trekt deze pilot en hoopt in de loop van 2021 hier nader onderzoek naar te doen. U kunt dit zien als één van de uitwerkingen behorend bij de keuzerichting inzake de mobiliteitsmix. Het onderzoek moet voldoende informatie opleveren om een besluit te kunnen nemen over een eventuele vervolgstap inzake de integratie OV en WMO vervoer. Een vervolgstap zou kunnen zijn het daadwerkelijk in de praktijk uitproberen van dit concept.

Keuzerichting: Mobiliteitsbureau

De doorontwikkeling van de GVC tot een Mobiliteitsbureau gaat gepaard met een vergaande adviesrol/overheveling van taken in het doelgroepenvervoer naar de GVC. Verder wordt gesproken over het harmoniseren van het doelgroepenvervoerbeleid van Zeeuwse gemeenten, wellicht met 'ademende budgetten'. In een nog verdergaand scenario zou ook het openbaar vervoer overgeheveld worden van de provincie naar het Mobiliteitsbureau. In dit scenario wordt ook gesproken over ontschotten van budgetten tussen gemeenten en provincie. Wij wijzen u op de volgende risico's c.q. onduidelijkheden.

Het is onduidelijk wat de financiële gevolgen zijn van dit voorstel en de consequenties voor de sturing vanuit de gemeenteraad. In het lokale doelgroepenvervoerbeleid zijn er twee hoofddoelstellingen. Enerzijds het zorg dragen voor een kwalitatief goed aanbod aan vervoer voor onze kwetsbare inwoners, anderzijds het verminderen van de uitgaven. Het is onduidelijk hoe dit rapport bij zou dragen aan deze doelen. Het rapport gaat uit van het uitgangspunt dat met dezelfde budgetten een beter vervoersaanbod te realiseren is, maar hier ligt geen financiële doorberekening aan ten grondslag hoe dit dan bereikt zou worden. Daarnaast vinden wij het belangrijk om ook eerst helderheid te hebben over de wijze waarop de gemeenteraad haar controlerende taak uit kan blijven oefenen. Verder spreekt de richtingennotitie over een vergaande adviesrol op het vlak van beleid en indicatiestelling door een doorontwikkelde GVC, terwijl beleid en indicatiestelling juist onze twee sturingsmechanismen zijn om grip te behouden op de uitgaven in het doelgroepenvervoer. Het is onduidelijk hoe dit er in de praktijk uit zou komen te zien en hoeveel zicht en grip we dan nog hebben. Tot slot zou de doorontwikkeling van de GVC gepaard gaan met een vergaande harmonisatie van het doelgroepenvervoerbeleid van de Zeeuwse gemeenten. Terwijl het onduidelijk is of de Zeeuwse gemeenten wel dezelfde visie en beleidsuitgangspunten hebben voor het doelgroepenvervoer.

Keuzerichting: Data

Mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur worden slim ingericht, waarbij datastromen via een Regionaal Datateam worden gefaciliteerd, met als doel voor de reiziger het mobiliteitssysteem zo vlug, veilig, betrouwbaar en comfortabel mogelijk te organiseren. Wij kunnen hiermee instemmen met de aantekening

onderwerp

Richtingennotitie slimme mobiliteit

dat wij er van uit gaan dat het regionale datateam de gemeente bijstaat en eventueel zelfs ontzorgt in het produceren van de juiste data.

Keuzerichting: Living Lab

Uiteraard kunnen we instemmen met uw voornemen om de beschikbare middelen uit het compensatiepakket 'Wind in de zeilen' te investeren voor het Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland. Hiermee kunnen nieuwe technieken en ontwikkelingen met pilots getest worden en uitgeprobeerd in de Zeeuwse situatie. In dat verband wijzen we ook nog op de aanwezigheid van het vliegveld bij Arnemuiden en de algemene wens om het vliegen te verduurzamen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan elektrische technieken om zowel luchtverontreiniging als geluid te beteugelen.

Procedureel

De gemeenten worden al gevraagd om een standpunt in te nemen, terwijl heel veel zaken, zeker op het vlak van het doelgroepenvervoer en mobiliteitsbureau, nog onduidelijk zijn. De 'stip op de horizon' kan niet los gezien worden van hoe de concrete invulling van de plannen gaat zijn. Om die reden beschouwen wij de richtingennotitie als een startpunt en nemen wij een standpunt in na voldoende uitwerking van de organisatorische en financiële consequenties. In de huidige planning streeft u ernaar om in juni/juli 2021 de definitieve regionale mobiliteitsstrategie vast te stellen. Wij willen u vragen om aan te geven op welke wijze u de besluitvorming in het traject hiernaartoe vorm wilt geven zodat wij hier rekening mee kunnen houden.

Verder merken wij op dat in uw planning geen rekening is gehouden met een afwijzend standpunt. Desalniettemin gaat het over diverse beleidsdomeinen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is en dus over beslist.

Wij hopen hiermee uw college voldoende geïnformeerd te hebben. Graag worden wij betrokken bij de verdere uitwerking.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Middelburg,

de secretaris.

de burgemeester,

mr. A. van den Brink

mr. H.M./Bergmann



Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Uw brief van : 05-01-2021
Uw kenmerk : 20041379

Zaak : Z21.015090
Document : D21.167265

Contactpersoon :
Bijlage :

Onderwerp: reactie op voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Kruiningen, 16 maart 2021

Geacht college,

In uw brief van 5 januari 2021 vraagt u ons te reageren op het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021.

Allereerst complimenteren wij u en uw ambtelijke organisatie voor de inzet die u samen met de andere Zeeuwse overheden, diverse maatschappelijke organisaties en inwoners van onze provincie heeft gepleegd. Ondanks de beperkingen die de coronapandemie met zich meebrengt, is steeds de dialoog met genoemde partijen gezocht, hetgeen heeft geresulteerd in het nu voorliggende voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021.

Hieronder treft u onze opmerkingen over het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie aan.

Algemene opmerkingen

De arbeidsmigranten(problematiek) in relatie tot de Zeeuwse arbeidsmarkt en de huisvesting van die migranten wordt nog steeds zeer summier aangehaald in dit voorontwerp. Op de zoekterm 'arbeidsmigranten' is alleen iets te vinden in hoofdstuk 17 (Arbeidsmarkt) van Deel B. Dit onderwerp is echter binnen de provincie en zeker ook in onze gemeente (en in de regio De Bevelanden) zeer belangrijk. Als het geheel aan de gemeenten is om hierover eigen beleid te voeren, vinden wij dat prima, maar geef dat dan ook aan in deze visie.

Opmerkingen over Deel A

Paragraaf 2.2, onder kopje Gezonde woonomgeving, blz. 17

In de tekst staat vermeld "dat er zoveel groen in Zeeland is ...". Wij vragen ons af waarop die uitspraak is gebaseerd. Uit een recente meting van Bureau Cobra blijkt dat in Zeeland de minste bossen en bomen van Nederland aanwezig zijn. Overigens is dat niet vreemd aangezien Zeeland een deltagebied is, maar de provincie is dus zeker niet bos- en bomenrijk.

Paragraaf 2.3, onder kopje Woningvoorraad, blz. 21

In deze paragraaf verzoeken wij u, vanwege de grote rol die de woningcorporaties hebben hen - al dan niet direct gelinkt aan de Zeeuwse Woonagenda – specifiek te benoemen, mede gelet op het draagvlak.



Paragraaf 2.3, onder kopje Mobiliteit, blz. 21

Hier wordt erg specifiek ingegaan op de afzonderlijke verantwoordelijkheden van de diverse partijen. Het lijkt ons goed meer te benadrukken dat er veelal sprake is van een *gezamenlijke* verantwoordelijkheid. Het is immers juist het doel dat wegbeheerders *samen* werken aan bijvoorbeeld de verbetering van de verkeersveiligheid.

Paragraaf 3.2, onder kopje Ondergrond (maar ook Erfgoed en Archeologie), blz. 26

Wij pleiten ervoor historische locaties in beeld te brengen in combinatie met groenontwikkeling en (dag)recreatiemogelijkheden. Zoek de dwarsverbanden tussen de bouwstenen. Een mooi toekomstvoorbeeld is Fort Bath in Rilland.

Paragraaf 5.1, blz. 40

In het overzicht is aangegeven welke sterke relaties er zijn en welke beperkte relaties. Wij kunnen dit gemaakte onderscheid niet direct volgen. Ons inziens heeft het thema 'klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland' zeker ook een sterke relatie met bijvoorbeeld woonomgeving, landbouw en havens en bedrijven.

Opmerkingen over Deel B

Er is onderscheid gemaakt in verschillende thema's en dat zorgt voor een logische opbouw. Per hoofdstuk zijn vooraf de onderlinge relaties benoemd. Het is echter nog meer dan voorheen van belang dat tussen de verschillende thema's verbindingen worden gelegd. Hoewel wij ook niet direct weten op welke wijze daaraan vorm kan worden gegeven, vinden wij het wel van belang om die verbindingen nog explicieter en meer specifiek te benoemen. Misschien kunnen deze verbindingen beter tot uiting komen door meer voorbeelden aan te halen en/of door deze extra te benoemen in de inleiding per hoofdstuk.

Concreet worden de onderstaande schuingedrukte dwarsverbanden tussen de thema's gemist. Juist die dwarsverbanden inspireren tot een breed perspectief en leveren ingrediënten op voor projecten en participatie.

- *Hoofdstuk 1 Cultuur, Hoofdstuk 8 Archeologie*

Het Zeeuws cultureel aanbod heeft dwarsverbanden met het historisch aanbod, hierin is meerwaarde voor gezondheid en verbetering van de leefomgeving te vinden. Dit maakt Zeeland aantrekkelijk en verbetert het vestigingsklimaat.

- *Hoofdstuk 2 Gezondheid*

Voor de leefomgeving heeft invloed op gezond gedrag. Groene inrichting van de leefomgeving lokt uit tot meer beweging en verhoogt tevens de belevingswaarde ervan. Hier zien wij ook een kans (plicht) voor groene inrichting van schoolpleinen en van de werkomgeving (industrie). Dit zien wij echter niet terug in de tekst en in de acties bij de desbetreffende hoofdstukken.

- *Hoofdstuk 6 Woningvoorraad en Hoofdstuk 7 Woonomgeving*

De stelling om meer te verdichten in bestaand stedelijk gebied conflicteert met de doelstelling om de leefomgeving kwalitatief te verbeteren. Ontspanning, beweging (sport/spel) en groen hebben nu eenmaal ruimte nodig, zowel onder- als bovengronds.

- *Hoofdstuk 9 Bodem, Hoofdstuk 12 Landbouw en Hoofdstuk 27 Zoet water*

Doe meer met minder grond: Wij missen concrete stimulering (met geld of door bewustwording) voor agrariërs om langs hun perceel een semi-openbare padenstructuur van A naar B met biodiverse groenstructuren te leggen, of slechte (kreekrug)gronden om te vormen in een zoetwaterbubbel. Wij pleiten ervoor om vooral de combinatie met andere doelen te zoeken.

- *Hoofdstuk 13 Landschap*

Goed dat de Zeeuwse Bosvisie hier wordt benoemd. Dat moet ook, omdat de Omgevingsvisie straks de enige visie is. Bij de uitwerking van de Bosvisie blijkt het conflict tussen landbouw (de meest voorkomende eigenaren zijn agrariërs) en de landelijke wensen en eisen voor natuurontwikkeling en bosuitbreiding. Bij de uitwerking van de Bosvisie heeft bewustwording bij de betrokken landbouwers wat ons betreft prioriteit en daarna pas borging in regelgeving. Het hanteren van een verkeerde volgorde zet kwaad bloed bij de toch al onder druk staande agrarische sector. Verder vragen wij aansluiting te zoeken bij Hoofdstuk 18 Circulaire economie en te zoeken naar een verdienmodel voor productiebossen en hergebruik van hout als bouwstof, niet als brandstof (Hoofdstuk 24 Energietransitie).

- *Hoofdstuk 18 Circulaire economie*
Zie de opmerking bij Hoofdstuk 13 Landschap.
- *Hoofdstuk 21 Infrastructuur,*
Ook hier is een belangrijk dwarsverband met biodiversiteit en recreatie niet benoemd. Een rij of groepen houtopstanden langs een weg, dijk, spoorlijn of kanaal is heel belangrijk voor verplaatsing van vogels, vleermuizen, insecten en ook voor toeristen.
- *Hoofdstuk 25 Klimaatadaptatie*
Hittestress wordt steeds genoemd als een stedelijk probleem, maar dit komt óók voor in de Zeeuwse dorpen. In dorpen zijn de versteende oppervlakken dan wel beperkt, maar niet minder schadelijk voor ouderen en kinderen. Bij 'acties' missen wij aanwijzingen voor scholen, woningbouw en woon-zorgcomplexen.

In hoofdstuk 3 Mobiliteit staat dat dat ieder Zeeuws gezin een auto heeft. Dit is een understatement. In de uitwerking vinden wij echter geen enkel pleidooi voor het terugdringen van het aantal privéauto's, door middel van ontmoediging.

In hoofdstuk 3 Mobiliteit zijn 5 subdoelen benoemd. Voor alle subdoelen is opgenomen dat in elk geval gemeenten en provincie hierin een rol hebben. Dat lijkt ons in elk geval juist. Wat op dit moment echter nog lastig valt in te schatten, is wat dit concreet van gemeenten vraagt, welke inzet (capaciteit en middelen) benodigd is en binnen welke tijdspanne een en ander wordt opgepakt. Natuurlijk is onze gemeente bereid om inzet te leveren, maar het is wel mede afhankelijk van wat er concreet gevraagd wordt of er ook op het gewenste niveau medewerking kan worden verleend.

In hoofdstuk 13 Landschap wordt een verwijzing gemaakt naar de Zeeuwse Bosvisie. De Bosvisie is op 15 december 2020 door uw college geaccordeerd en volgens ons dienen Provinciale Staten de Bosvisie nog vast te stellen. In de tekst wordt echter nog steeds melding gemaakt van een concept. Waarschijnlijk blijft het daarbij: er is immers geen basis meer voor een aparte visie op ontwikkelingen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

In hoofdstuk 15 Natuur staat dat de gemeenten aan de lat staan voor ecologisch bermbeheer én voor het verstrekken van subsidie (maar aan wie?). Dat voelt een beetje als 'dubbelop'.

In hoofdstuk 20 Recreatie en toerisme, staat onder meer:

Actie 4.3 - Grensoverschrijdende samenwerking

Samenwerking over de provinciegrenzen en het benutten van de kansen in Europese programma's, bieden mogelijkheden voor versterking en financiering van de gezamenlijke toeristische ambities.

Rolverdeling:

- *Alle partijen investeren in internationale samenwerking.*

Graag zouden wij in genoemde passage een verduidelijking opgenomen willen zien van het begrip 'investeren'. Wat wordt hiermee concreet bedoeld?

In hoofdstuk 21 Transport en infrastructuur worden bij vaarwegen het Schelde-Rijnkanaal en het Kanaal door Zuid-Beveland volgens ons ten onrechte niet genoemd. Juist deze 2 kanalen zijn en blijven belangrijke transportaders voor de binnenscheepvaart.

In hoofdstuk 21 Transport en infrastructuur zijn 3 subdoelen geformuleerd. Bij subdoel 1 (blz. 119) is bij de rolverdeling aangegeven wie de beheerders zijn van welke wegen en dat zij de verkeersintensiteit monitoren en maatregelen nemen om doorstroming te verbeteren. Evenals hiervoor al is aangegeven zouden wij hier meer specifiek vermeld willen zien dat er sprake is van een *gezamenlijke* verantwoordelijkheid die verder reikt dan alleen het beheer van de 'eigen wegen'. Immers de aanpak van een probleem op een provinciale weg kan leiden tot een nieuw probleem op een waterschapsweg: wij vinden het dan ook van belang altijd vanuit het bredere perspectief te kijken.

Informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Reubens van de afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling. Zij is bereikbaar via ons centrale telefoonnummer 14 0113 of via gemeente@reimerswaal.nl. Als u reageert op deze brief, wilt u dan ons zaaknummer Z21.015090 vermelden?

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Reimerswaal

Hoofd afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

Dit document is in een geautomatiseerd proces vervaardigd en daarom niet ondertekend.

Provincie Zeeland
College van Gedeputeerde Staten
Abdij 6
4331 BK MIDDELBURG

Ons kenmerk : RenM
Uw kenmerk :
Uw brief van :
Aantal bijlage(n) :

Behandeld door :
Doorkiesnummer: (0111) 452
Datum : 8 april 2021
Verzenddatum : - 8 APR. 2021

Onderwerp : reactie voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Voordat wij ingaan op een aantal inhoudelijke aspecten van de visie willen wij onze waardering uitspreken over het uitgebreide en zorgvuldige traject dat aan het voorontwerp is voorafgegaan. De wijze waarop de gemeente Schouwen-Duiveland, evenals andere Zeeuwse gemeenten en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van de visie zijn betrokken, hebben wij als zeer positief ervaren en verdient een compliment.

Op inhoud kunnen wij concluderen dat de belangrijkste thema's en opgaven relevant voor de toekomst van onze provincie zijn terug te vinden in het voorontwerp. De gemeente Schouwen-Duiveland herkent zich in de vier hoofduitdagingen die in de visie zijn benoemd. De vier hoofduitdagingen worden thematisch helder uitgewerkt. Verder denken wij dat door de provincie in stelling gebrachte afwegingsfactoren en genoemde kernkwaliteiten een goede leidraad vormen voor de ontwikkeling van Zeeland. Een leidraad die ook voor de gemeente goed te hanteren valt en aansluit op de intenties en uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet. Dit geldt ook voor de wijze waarop de provincie in de visie en de daaraan verbonden uitvoeringsagenda inzet op het belang van een goede Zeeuws brede samenwerking.

Wat wij missen in de ontwerpvisie is een helder vertrekpunt waar Zeeland wil staan in 2030 en verder. In welke provincie wensen wij nu maar vooral ook in de toekomst te leven. In de visie wordt al snel ingegaan op de vier hoofduitdagingen zonder een meer integraal toekomstbeeld te schetsen. Veel ambities en acties worden in de ZOV in beeld gebracht. De onderlinge samenhang daartussen en de beoogde integraliteit is niet altijd even scherp. Er staat druk op de samenhang en de integraliteit van de visie door de veelheid aan bouwstenen en detaillering. Het is soms ook niet duidelijk of er keuzes zijn gemaakt en zo ja welke. Botsproeven tussen de grote hoeveelheid ambities en doelen missen wij in de Milieu Effecten Rapportage (MER). De grote maatschappelijke opgaven en ons toekomstbeeld van Zeeland maken ons inziens dat wij ook lastige keuzes zullen moeten (durven) maken. Een integraal toekomstbeeld helpt ons om scherper te kiezen wat we wel en wat we niet willen. Ook maakt het duidelijk aan welke toekomst van Zeeland we samen gaan werken.

Deel B laat zien dat er veel van de provincie, de Zeeuwse gemeenten en de Zeeuwse samenleving wordt verwacht. Dat we samen gaan bouwen aan de toekomst van Zeeland is duidelijk opgenomen in de visie en staat ook niet ter discussie. De hoe vraag is in de visie echter onvoldoende uitgewerkt terwijl hier juist ook een belangrijke en urgente opgave ligt. Deel B maakt ook duidelijk dat er heel veel speelt binnen de grenzen van onze provincie. Aansturing vraagt om een meer integrale en programmatische aanpak. In de praktijk ontbreekt vooralsnog een dergelijke aansturing. De voorontwerp Omgevingsvisie is hierin ook nog niet helder en roept daarmee ook de nodige vragen op. Wij ervaren met regelmaat dat zaken niet

gestroomlijnd lopen en het grotere overzicht van projecten en programma's die spelen binnen onze regio lijkt te ontbreken. Bijna parallel lopen een gebiedsagenda voor de Zuid-Westelijke Delta, een Deltaplan zoetwater, een Bosvisie, een Klimaatadaptatiestrategie Zeeland en een provinciale Omgevingsvisie. Al deze zaken vragen onze aandacht en inzet. De vraag wie is met wat bezig en met welk doel en wanneer kan niet altijd even goed worden beantwoord. Hierdoor worden verbindingen niet gezien en niet benut.

Ook kunnen agenda's beter op inhoud en capaciteit op elkaar afgestemd worden. Daarbij mogen we niet vergeten dat er ook van de Zeeuwse samenleving veel wordt gevraagd in participatieprocessen. Dit alles levert in de praktijk problemen op en gaat ten koste van de beoogde effectiviteit, integraliteit en het beoogde draagvlak.

De vraag is dan ook hoe stemmen we de agenda's van de Zeeuwse overheden maar ook de Zeeuwse samenleving beter op elkaar af. Hierin ligt wat de gemeente Schouwen-Duiveland betreft een belangrijke uitdaging voor de Omgevingsvisie en een regierol voor de provincie. Daarbij kan ook scherper worden benoemd wat we van elkaar verwachten en wat we ook van de provincie mogen en kunnen verwachten in het kader van het uitvoeringsprogramma. Dit beeld is in de nu voorliggende stukken onvoldoende uitgewerkt. Een onderwerp dat in dit kader zeker niet mag ontbreken is hoe we effectief de verbinding tussen de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en het daaraan verbonden uitvoeringsprogramma leggen. Dit met het doel zo goed mogelijk in te spelen op de middelen die vanuit het Rijk beschikbaar worden gesteld. Een knipoog naar de Europese agenda is hierbij zeker ook op zijn plaats. Het ontwerp van de ZOVI gaat hier nauwelijks op in.

Vanwege de grote opgaven moeten we de krachten bundelen en gelijkwaardig samenwerken. Ook loont het om over de eigen grenzen heen te kijken om daarmee ook bij te dragen aan andermans doelen. Het thema samenwerking, uitvoering en organisatie (governance) verdient ons inziens dan ook een aparte en prominente plek op de uitvoeringsagenda. Daarbij kunnen de volgende onderwerpen en onderzoeksvragen aan bod komen:

- Hoe geeft de provincie Zeeland een helder uitvoeringsprogramma en programmatische aanpak vorm.
- Hoe zorgt Zeeland voor een heldere link met de uitvoeringsagenda van de Nationale Omgevingsvisie en Europees beleid.
- Hoe borgen we gezamenlijk en hoe borgt de provincie binnen de eigen organisatie de beoogde afstemming en integraliteit tussen de verschillende uitvoeringstrajecten in Zeeland.
- Hoe maken wij goede afspraken over samenwerking en wat we van elkaar mogen en kunnen verwachten. Wat mogen en kunnen de Zeeuwse gemeenten concreet (ambtelijke capaciteit en ondersteunden middelen) van de provincie verwachten.
- Hoe stemmen we in Zeeland projecten in tijd en capaciteit op een beheersbare wijze op elkaar af. Hoe geven we de regionale agenda's vorm.
- Hoe geven we de samenwerking tussen de Zeeuwse overheden op een effectieve en slagwaardige wijze vorm. Sluiten we daarbij aan op bestaande overlegstructuren en samenwerkingsverbanden of vragen de opgaven ook om nieuwe structuren?
- Hoe gaan we om met innovatie en vernieuwing.
- Hoe geven we een goed monitoring en evaluatie systeem vorm dat ons helpt onze doelen en doelstellingen te realiseren.

Wij vragen ook aandacht voor de rol van de provinciale verordening. De gemeente Schouwen-Duiveland is van mening dat het mogelijk moet zijn om op basis van goede argumenten maatwerk te kunnen leveren. Specifieke omstandigheden vragen om (regio)specifieke oplossingen. Ook moet het mogelijk zijn om flexibel in te kunnen spelen op onverwachte ontwikkelingen. Sturen op doelen is in dit kader belangrijker dan het sturen op regels. Een motto dat zeker opgaat in een tijdperk waarin we te maken hebben met een grote mate van dynamiek en onvoorspelbaarheid. Het ontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie biedt naar onze mening deze ruimte. Het terughoudend omgaan met de inzet van de provinciale verordening is in dit

kader een aandachtspunt. De gemeente Schouwen-Duiveland heeft in specifieke procedures echter ook ervaren dat het belangrijk is dat gemeentelijk beleid duidelijk geborgd wordt door een provinciaal richting gevend kader. Hier ontstaat een spanningsveld wat vraagt om een nadere verdieping.

Twee meer inhoudelijke punten van de ZOVl willen wij in onze reactie expliciet benoemen. Gezien de mogelijk grote effecten voor onze samenleving volgen wij de ontwikkelingen rondom de stikstofproblematiek met meer dan gemiddelde belangstelling. In dit kader worden momenteel diverse studies uitgevoerd. De uitkomsten van deze studies zullen naar verwachting ook gevolgen hebben voor de ontwikkelingsmogelijkheden van onze provincie en de gemeente Schouwen-Duiveland. Wij vragen u ons hierover goed en vroegtijdig te informeren. Verder constateren wij dat de Omgevingsvisie met betrekking tot de zoetwaterschaarste weinig prioriteit toekent aan het verkennen van de mogelijkheden voor de externe aanvoer van zoetwater. Wij vragen hiervoor meer aandacht gezien het feit dat externe aanvoer van grote betekenis kan zijn voor Schouwen-Duiveland.

Tot slot. Wij realiseren ons dat de maatschappelijke opgaven en de Omgevingswet ons voor nieuwe uitdagingen stelt wat aanpak en samenwerking betreft. Daarbij realiseren wij ons ook dat niet alles in een keer anders kan of moet. Het ontwerp van de Omgevingsvisie zien wij als stevige basis om de gevraagde vernieuwing verder vorm te geven. Graag gaan wij dan ook na de consultatieronde verder met u in gesprek over onze reactie en de verdere implementatie van de Omgevingswet. De gemeente Schouwen-Duiveland zal daar ook in de toekomst graag een actieve bijdrage aan blijven leveren en ziet uit naar de verdere constructieve samenwerking met de provincie Zeeland. Wanneer er naar aanleiding van onze reactie nog vragen zijn of hebt u behoefte aan een nadere toelichting dan horen we dit uiteraard graag.

Volledigheidshalve treft u bij deze brief nog een lijst aan met meer specifieke aandachtspunten, opmerkingen en inhoudelijke input. Dit als bijdrage aan het opstellen van een definitief ontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Schouwen-Duiveland.

M.K. van den Heuvel
secretaris

J. Chr. van der Hoek
burgemeester

DEEL A EN ALGEMEEN:

- Wij missen in de voorontwerp ZOVI een helder vertrekpunt waar Zeeland wil staan in 2030 en verder. In welke provincie wensen wij nu maar vooral ook in de toekomst te leven. In de visie wordt al snel ingegaan op de vier hoofduitdagingen zonder een meer integraal toekomstbeeld te schetsen.
 - Er staat druk op de samenhang en de integraliteit van de visie door de veelheid aan bouwstenen en detaillering. Het is soms ook niet duidelijk of er keuzes zijn gemaakt en zo ja welke. Botsproeven tussen de grote hoeveelheid ambities en doelen missen wij.
 - Dat we samen gaan bouwen aan de toekomst van Zeeland is duidelijk opgenomen in de visie en staat ook niet ter discussie. De hoe vraag is in de visie echter onvoldoende uitgewerkt terwijl hier juist ook een belangrijke en urgente opgave ligt.
 - Het thema samenwerking, uitvoering en organisatie (governance) verdient ons inziens dan ook een aparte en prominente plek in de visie en op de uitvoeringsagenda.
 - De vertaling van Deel A naar Deel B is soms lastig te volgen. Bijvoorbeeld: in Deel A lezen we (hoofdstuk 2, paragraaf 202) dat een gezonde leefomgeving het uitgangspunt is. We lezen (soms heel specifiek):
 - Natuurverbreding in en buiten stedelijk gebied;
 - Gezond gedrag bevorderen
 - Aandachtspunten klimaatverandering en luchtkwaliteit
 - Afnemend ruimtegebruik voor verkeersdoeleinden in bebouwd gebied, m.n. parkeren
 - Toevoegen van stedelijk groen.
 - Behoud van groen/natuur
- De vertaling naar Deel B is dan weer heel algemeen, zeker in het overzicht van doelen en acties.
- Er ontbreekt o.i. een analyse van "waar zijn wij – de provincie- van". De visie gaat nu over heel veel onderwerpen en het detailniveau is vaak hoog. Wij interpreteren de ontwerpvisie zo dat provincie zich een verantwoordelijkheid toegeëigend over alles wat in deel A en B wordt benoemd. Hfst 6.3 over de kerntaken van de provincie vinden wij ingewikkeld. Er is sprake van hele brede kerntaken. Wordt hiermee bedoeld dat dit de onderwerpen zijn van provinciaal belang? De instrumenten zijn in een schema gezet waarin aangegeven wordt hoe dit terugkomt in de bouwstenen. Ambities, doelen, kerntaken, bouwstenen....met meer samenhang zou het leesbaarder/ duidelijker zijn.
 - De kernkwaliteiten krijgen weinig aandacht in de visie. Hoe verhouden de opgaven zich tot de kernkwaliteiten. Moeten de opgaven altijd bijdragen aan het in stand houden of verbeteren van de kernkwaliteiten?
 - De meerwaarde van de SGD's vinden we niet terug. Er wordt verder niets mee gedaan. Aangeven kan bijvoorbeeld worden welke doelen bijdragen aan het bereiken van de SGD's. Omgekeerd kan ook per thema benoemd worden hoe deze aan de SDG's bijdragen? De thema-indeling sluit echter niet aan bij de SDG's dus op die manier is het niet geborgd.
 - Corona heeft onze wereld veranderd en zal blijvende impact hebben op bijvoorbeeld op de economie, het blijvend thuiswerken, de aantrekkelijkheid van het wonen op het platteland en de invloed op het toerisme. De gevolgen van Corona vragen aandacht en om vertaling in de ZOVI.
 - Met grote belangstelling kijken we uit naar de presentatie van de Zeeuwse Woonagenda als nadere "uitwerking" van de ZOVI. Wonen naar wens en behoefte dient daarbij uitgangspunt te zijn en vraagt ruimte voor regionaal/lokaal maatwerk.

- Het is voor Zeeland belangrijk om een gezonde demografische diversiteit te behouden. De ZOVl moet perspectief bieden aan mensen in elke levensfase. Dit is essentieel voor de sociale leefbaarheid. De doelstellingen op dit punt moeten helder zijn. Liefst zo concreet mogelijk zodat de Zeeuwen jong en oud weten dat er in Zeeland een kwalitatief goede plek is te vinden.
- Het thema 'jongeren' verdient meer aandacht in de ZOVl. Er wordt wel aan 'jongeren' gerefereerd in relatie tot het belang van onderwijs en binding aan de provincie om behoud van 'jongeren' te bevorderen. De woningmarktanalyse maakt duidelijk dat het voor jonge Zeeuwen moeilijk is om zich in Zeeland blijvend te vestigen. Veel dieper gaat de ZOVl echter niet in op hoe deze belangrijke groep voor Zeeland te behouden. Het creëren van een sociale leefomgeving waarin jongeren worden gestimuleerd te wonen, werken en dus te blijven verdient een plaats in de visie en het uitvoeringsprogramma.
- Er worden voorspellingen gedaan over de beroepsbevolking en de bevolkingssamenstelling. De prognose is dat deze fors zullen veranderen in de komende 30 jaar. Zo zal de beroepsbevolking met 20.000 dalen (2040). Wij vragen ons af wat met deze voorspellingen gedaan wordt in de ZOVl ?
- Wij pleitten voor het Zeeuws breed opstellen van een CO2 balans die de uitstoot en opname van CO2 berekent en tevens CO2 meeneemt in de vervaardiging van producten of de hoeveelheid CO2 die in producten is opgenomen (denk aan beton versus hout bij de bouw). Een CO2 balans wordt gebruikt als onderlegger voor de ZOVl.
- Er wordt gesproken over meer met minder grond (afwegingskader). Dit mag niet resulteren in verplichte, dure revitalisatie van bestaande terreinen voordat mag worden uitgebreid.
- Voor ons is de relatie tussen het afwegingskader "doe meer met minder grond" en de introductie van nieuwe teelten niet helder. Tenzij ervan uitgegaan wordt dat nieuwe teelten meer kwaliteit, hogere productie, hogere duurzaamheid en meer biodiversiteit gewaarborgd kunnen worden op minder grond. Wij vragen ons af of hiervoor voldoende evidence en practice based onderbouwing aanwezig is.
- We zetten vraagtekens bij het realiteitsgehalte van het vergezicht voor 2050 op pagina 24 (hoofdstuk 3. balans in de grote wateren en het landelijk gebied). Beschreven wordt dat de biodiversiteit hersteld is. Dit is niet haalbaar met het huidige verdienmodel voor de landbouw: kostenverhoging voor de agrariërs aan de achterzijde leidt niet tot innovatie. Wij zien daarin niet alleen een opdracht in het kader van de omgevingsvisie maar één die economisch breder ligt.
- Er staat dat de visserij in 2050 duurzaam opereert en in haar bedrijfsvoering rekening houdt met natuurwaarden. Daarmee wordt een verkeerd beeld opgeroepen van de huidige visserij en deze te kort gedaan.
- In het kader van de balans in de grote wateren en het landelijk gebied (hfdst.3) willen wij het belang van een gezonde waterkwaliteit in de Grevelingen en de verbetering hiervan extra benadrukken.
- Milieu is in de voorontwerp ZOVl heel algemeen geformuleerd en weinig concreet uitgewerkt.
- Onder de noemer energietransitie (pag 40) verdienen naast het gebruik van wind, zon en getijden, stroomopslag, waterstof, kernenergie en thorium een plaats. Zeker een visie op de toekomst van kernenergie in Zeeland wordt gemist.
- In Zeeland hebben we veel kleine dorpen en zijn de afstanden groot. Energievoorziening en nutsvoorzieningen (elektra, water) zijn de laatste decennia sterk centralistisch uitgevoerd. Door lokale opwekking van energie (elektra, warmte) en opslag kan mogelijk bespaard worden op de omvangrijke infrastructuur die nodig is voor aan- en afvoer van elektra. Onderzoek in dit kader

Zeeuws breed zou heel goed zijn, ook in relatie tot versterking van de lokale sociale cohesie. We zouden graag zien dat dit wordt meegenomen in de ZOVI.

- Pagina 40: doelstelling is 49% reductie in 2030 in plaats van 50%. Bij energie uit water wordt als voorbeeld getijdenenergie genoemd. Wij zouden hier ook aquathermie aan toevoegen.
- Pagina 42: Laatste paragraaf onder energietransitie: hier lijkt het alsof wordt gesteld dat zon op dak voldoende zou zijn en er geen ruimte wordt geboden voor zonnepanelen. Onze doelstellingen kunnen wij hier echter niet mee realiseren.
- We zouden graag zien dat er een ecologisch netwerk van donker (kern natuurgebieden) en licht groene (verbindingzones met natuurwaarden) natuurgebieden wordt ontwikkeld voor heel Zeeland (ecoraster). Het ecologisch netwerk wordt gebruikt als middel voor verdere versterking van biodiversiteit en de mogelijkheden voor wonen, recreatie en landbouw. Tevens biedt dit mogelijkheden voor innovatie door werken met de natuur.
- Wat betreft biodiversiteit wordt ingezet op het verbinden van natuur en landbouw. Nieuwe initiatieven, zoals strotenteelt, agrarisch natuurbeheer en agro forestry worden gepromoot, waarbij de bal bij de agrarische sector ligt. Wat is de rol van de provincie en wat wordt van gemeenten verwacht?
- Agrarische ondernemers krijgen een aantrekkelijke beloning voor het produceren van biodiversiteit door natuur- en landschapsbeheer en andere agro-milieudiensten door ketenpartijen en overheid. Dit is en mooi streven, maar hoe wordt dit vertaald?
- Wat betreft landschap worden 4 subdoelen benoemd, waarin o.a. de biodiversiteit weer terugkomt.

Ad 1. Behoud, borging en beleefbaarheid; als basisdocument wordt de Handreiking Landschap uit 2012 genoemd. Intussen zijn er diverse andere landschapsverkenningen verschenen, o.a. in het kader van de Zeeuwse Bosvisie.

Komt er een actuele standaard? Wat betreft landschappelijke inpassing wordt vastgehouden aan de 10 m brede afschermdende groenstrook (of gelijkwaardig). Op zich helder, maar maatwerk is in veel gevallen gewenst en nodig. Waarom hier zo specifiek benoemd? Er is geen monitoringsysteem; de provincie gaat dit oppakken. Wat wordt daarbij van gemeenten verwacht?

Ad 2. Sturing aan ontwikkelingen; hierbij wordt uitgegaan van verweving van landschap/natuur met overige functies. 'Hierin kan landschap worden meegenomen'. Staat haaks op het doel dat landschap sturing geeft aan ontwikkelingen. Wat is leidend bij bv. energie-ontwikkelingen? De landschappelijke waarde of het halen van duurzaamheidsdoelstellingen?

Ad 3. Herstel van water- en bodemsysteem vanuit klimaatadaptatie; initiatiefnemer is provincie; wat wordt van gemeenten verwacht? Dit is wel heel summier uitgewerkt.

Ad 4. Natuurinclusieve benadering; hier wordt een beloningssysteem genoemd, zoals ook bij biodiversiteit. Een sterke link met landbouw, maar wat is hier leidend, de landschappelijke waarden of agrarische waarden?

- Wij missen in het ontwerp een positieve insteek ten aanzien van 5G waarbij gekeken wordt naar de mogelijkheden die 5G kan brengen voor de toekomst van Zeeland. Een 5G netwerk is een belangrijke randvoorwaarde voor de doelstellingen ten aanzien van innovatie, economie en wonen. De uitrol in het buitengebied (de zogeheten verglazing, die nodig is voor 5G) vraagt aandacht. Ook het buitengebied en de kleine kernen dienen goed ontsloten te zijn. Het buitengebied is echter commercieel niet interessant voor de providers wat specifieke aandacht vraagt van de overheid.

Deel B:

- Bij deel B wordt gewerkt met de backcasting methode. Een hele duidelijke methode die echter niet helemaal consequent is doorgevoerd.
 - Waar zijn we in 2050
 - Waar staan we nu
 - Wat is de 1^e tussenstop
 - Prioriteiten stellen
 - Uitvoeren met acties en programma's
 - Monitoren, meten, evalueren
 - Bijstellen
- Wat opvalt is de hoeveelheid opgaven die bij de gemeenten wordt neergelegd. Hoe staat dit in verhouding tot de doelen? Kunnen gemeenten dit waarmaken en mag dit van gemeenten verwacht worden? Hoe ga je de samenwerking met de gemeenten vormgeven om zo de gestelde doelen te bereiken? Als je als provincie gaat faciliteren, wat betekent dat dan? Ga je een teamslink doorsturen of is er meer? Zijn alle doelen even belangrijk en waar is eigenlijk een overzicht van alle doelen? Wat is het afwegingskader? Hoe wordt de monitoring en evaluatie ingericht? Verder zijn de doelen en subdoelen per thema dan weer heel algemeen (*zie ook brief onderdeel samenwerking, uitvoering en organisatie*).
- Beleid vanuit de ene bouwsteen is soms strijdig met beleid vanuit de andere bouwsteen. Dit moet geborgd zijn. Met betrekking tot het wonen is het beleid kernen versterken, inbreiding voor uitbreiding, bouwen direct in of grenzend aan de kern en GEEN woningen toevoegen in het buitengebied. Via de Rood voor Rood regeling kan woningen toevoegen in het buitengebied juist weer wel. Hoeft geen probleem te zijn als maar geborgd wordt dat die woningen niet ten koste gaan van het contingent.
- Participatie vraagt onder samenwerking, uitvoering en organisatie meer aandacht in de ZOVI. Centraal daarbij staat de vraag "hoe worden ook de inwoners van onze provincie betrokken bij het opstellen en realiseren van de in de ZOVI benoemde doelen".
- Op blz. 72 wordt gesproken over een maatwerkaanpak vrijkomend agrarische bebouwing. Hier wil Schouwen-Duiveland graag aan bijdragen. Onze gemeenteraad heeft bij de begrotingsbehandeling in november 2020 een amendement aangenomen om beleid te maken voor vrijkomende agrarische bebouwing, een rood-voor-roodregeling.
- De uitvoering van het Zeeuws Deltaplan Zoet Water gaat ook over verandering van systeem, innovatie. Hier is het goed om niet alleen de bestaande rollen te beschrijven maar ook ruimte te geven om te vernieuwen in de aanpak (bv living lab of leren van de IBP samenwerking: interbestuurlijk samenwerken en samenwerken met kennis/ onderwijs, ondernemers, omgeving). Pas bij bouwsteen arbeidsmarkt (actie 1.8) wordt gesproken over sociale innovatie, kennis- en leernetwerken. Sociale innovatie speelt bij heel veel opgaven/transities. Gaat over anders kijken, leren, het adaptieve vermogen, samenwerking en vernieuwing van bestuur en organisatie(structuren). Dat beperkt zich niet alleen tot de eigen organisatie, gaat ook over samenwerking tussen de overheden, en andere partners. Zou in het algemene deel aandacht verdienen (*zie ook brief onderdeel samenwerking, uitvoering en organisatie*).
- Wij pleitten ervoor om biodiversiteitskansen te onderzoeken zodat we meer zicht krijgen op waar mogelijkheden zijn voor verder versterking van de biodiversiteit en de verdere ontwikkeling van die plekken op dit gebied. Die plekken kunnen vervolgens weer onderdeel uitmaken van een te vormen ecoraster.

- Bouwsteen 18 circulaire economie, is van toepassing op alle topsectoren, ook Agrofood. Ook verbinding tussen verschillende sectoren bij afvalstromen, reststoffen. Nieuwe samenwerkingen. Innovatie agrofoodsector mbt robotisering, biotechnologie.
- Bouwsteen Transport en Infrastructuur: Onze gemeenteraad heeft een motie/amendement aangenomen om een eigen MIRTverkenning te doen naar het poldertracé N57 bij Burgh-Haamstede. Verder vragen wij ons af of het wegen- categoriseringsplan uit 2016 nog actueel is nu aangegeven wordt dat het verkeer toeneemt.
- We willen het belang van goed en betaalbaar energieneutraal vervoer door Zeeland benadrukken. Door openbaar vervoer schoon, betaalbaar en frequent te laten rondrijden op het eiland kunnen zowel inwoners als onze gasten overal snel en goedkoop komen zonder de wegen te overbelasten of CO2 uit te stoten.
- Er wordt niets gezegd over verkeersveiligheid en veiligheid in het algemeen. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van Zeeland naar gebieden buiten Zeeland v.v. Bij infrastructuur vraagt de huidige en verwachte toestroom van toeristen naar Zeeland en het doel om deze stroom goed te begeleiden naar de plaats van bestemming (verbeteringen wegen, parkeren, ontsluitingen etc.) aandacht. Wij vragen meer specifiek aandacht voor de veiligheid van de fietsers in het buitengebied t.o.v. steeds groter wordende landbouwvoertuigen en het optimaliseren van verkeersstromen/ cq het verbreden van de N59.
- Duurzame energie (pag.126). Ook hier wordt aquathermie niet genoemd terwijl er onderzoek is gedaan en er in Zeeland potentie is voor aquathermie. Bij indicatoren wordt alleen wind genoemd.
- Duurzame energie (pag. 127): Zon kan worden gecombineerd met andere functie. Zon aansluitend aan dorpen of wijken staat hier niet bij. Wij weten nog niet of wij kiezen voor deze optie maar het is ons inziens ongewenst deze optie in de ZOVl niet te benoemen/reeds uit sluiten.
- Duurzame energie (pag. 128): Zon uit water. Nu wordt osmose weer heel kansrijk gehouden in de inleiding getijdenenergie. Wat betreft aquathermie wordt alleen thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) genoemd en niet afvalwater (TEA) of drinkwater (TED)
- Duurzame energie (pag. 128): Bij rolverdeling wind: staat windturbines van 20 meter in plaats van 21 meter.
- Duurzame energie (pagina 129): Bij risico's pleitten wij voor het toevoegen van het risico "problemen met de capaciteit van het elektriciteitsnet
- Energietransitie (pagina 130). Waarom is duurzame energieopwekking geen onderdeel van energietransitie en is duurzame energieopwekking verwerkt in nummer 23.
- De provincie ondersteunt gezonde initiatieven van gemeenten en burgers, zoals het realiseren van dorpsbosjes en -boomgaarden, tijdelijke natuur en groen rond scholen en zorginstellingen. Deze initiatieven zijn ook op Schouwen-Duiveland actueel. Past dus in provinciale visie; behoefte aan concrete handvatten.
- Toerisme: het mee laten betalen van de dagrecreant aan onze voorzieningen vraagt aandacht.
- Vanuit Kenniscentrum Kusttoerisme en Provincie Zeeland wordt (in samenwerking met sector en gemeenten) gewerkt aan Visie Bestemming 2030/2040. We vertrouwen erop dat deze trajecten (ZOVl-Visie Bestemming) op elkaar zijn afgestemd. Zij vragen ook om het uitdragen van een gemeenschappelijk toekomstbeeld.

Provincie Zeeland

Hof van Tholen 2
4691 DZ Tholen

Postbus 51
4690 AB Tholen

telefoon: 14 0166
e-mail: gemeente@tholen.nl
website: www.tholen.nl

bank: NL14BNGH0285008315
bic: BNGHNL2G
btw-nummer: NL0017.26.006.B.01
kvk-nummer: 20166109

Uw brief d.d.: 7 januari 2021
Uw kenmerk: 20041379
Ons kenmerk: 297101
Bijlage: -
Datum: 16 april 2021
Verzenddatum: april 2021
Onderwerp: Reactie Zeeuwse Omgevingsvisie

Geacht college,

Wij hebben het voorontwerp van de Omgevingsvisie met bijbehorende stukken ontvangen en bekeken. Naar aanleiding van de achterbanraadpleging willen wij de volgende reactie geven:

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de uitgebreide consultatie van de samenleving op dit voorliggende stuk. Veel van de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens bijeenkomsten zijn terug te vinden in dit voorontwerp. Dat geeft vertrouwen.

Wij willen echter ook enkele kritische kanttekeningen plaatsen:

Bevelandse reactie

Vanuit de regio Bevelanden en Tholen is gereageerd op het voorontwerp. Wij onderschrijven deze reactie. Het betreft opmerkingen met betrekking tot (de huisvesting van) arbeidsmigranten, de instroom van nieuwe Zeeuwen in relatie tot de woningbouwplanning en de bedrijventerreinenprogrammering. Deze drie onderwerpen willen wij nogmaals onderstrepen en dan met name flexibiliteit in woningbouwplanning en in de bedrijventerreinprogrammering.

Energiestrategie

De gemeente Tholen kampt momenteel met netcongestie. Hierdoor staan meerdere duurzaamheidsmaatregelen en -activiteiten 'in de ijskast'. Wij hechten er daarom sterk aan dat deze problematiek zo spoedig mogelijk structureel wordt opgelost. Wij verwachten van de provincie een actieve en stimulerende houding rond het oplossen van de netwerkcongestie. Dit betekent echter niet dat wij hiermee volop ruimte geven aan de ontwikkeling van concentratielocaties voor windenergie en/of zonne-energie.

Windenergie

In deel A van uw voorontwerp Omgevingsvisie stelt u dat in Zeeland al veel windenergie wordt opgewekt, maar dat het provinciaal beleid ruimte biedt voor enkele extra projecten om de doelstelling te halen. In deel B geeft u aan dat voor windenergie concentratie van de windturbines op een aantal locaties het uitgangspunt is (om de ruimtelijke impact te beperken). Op pagina 126 stelt u: "de aangewezen locaties zijn vanuit initiatieven in het verleden tot stand gekomen maar er zijn meer

mogelijkheden zonder de concentratiegedachte geweld aan te doen. Daarom wordt ruimte geboden voor enkele extra projecten wanneer deze aansluiting zoeken bij grote infrastructuurlijnen”.

U verwijst vervolgens naar de kaart met concentratielocaties op pagina 127 voorontwerp Omgevingsverordening. U stelt vervolgens (in paragraaf 5.1.4) dat om de provinciale ambitie voor het stimuleren van windenergie mogelijk te maken *“in het derde lid een mogelijkheid opgenomen om, buiten de nader door gemeenten te begrenzen windenergie concentratielocaties, in beperkte mate extra projecten toe te voegen, uitsluitend indien de locatie ligt langs een grootschalige infrastructuurlijn, zoals auto(snel)wegen, dijken langs de grote wateren of op of grenzend aan een grootschalig bedrijventerrein.”*

De gemeente Tholen stelt zich op het standpunt dat deze lijn individuele gemeenten niet in de weg mag staan, al dan niet in (boven)regionale afstemming, te komen tot het besluit bestaande locaties te heroverwegen, te doen amoveren of verdergaand te concentreren. (Boven)regionale afstemming rond de ruimtelijke/landschappelijke consequenties van windenergie is in het kader van een zo optimaal mogelijk inpassing van initiatieven zeer wenselijk.

Zonneladder

Voor zonne-energie geeft u aan de zonneladder te willen volgen. Dit ondersteunen wij.

Bouwsteen 6 Woningvoorraad

Naar onze mening is het beleid ten aanzien van uitbreiding versus inbreiding niet gewijzigd ten opzichte van de huidige Omgevingsvisie. Dat, terwijl de opgaves wel gewijzigd zijn. Er is meer vraag naar woningen en niet alle inbreidingslocaties zullen in de toekomst benut gaan worden voor woningbouw omdat er in de kernen ook ruimte gevonden moet worden voor de klimaatadaptatie.

Wij zijn van mening dat het niet gewenst is dat alle inbreidingslocatie benut worden voor woningbouw omdat de kernen daardoor teveel verstenen. Een voorbeeld hiervan is een herontwikkelingslocatie in onze kern Sint Maartensdijk. Hier zijn verouderde rijwoningen verdwenen en hiervoor in de plaats worden appartementen gerealiseerd, waarbij er veel ruimte is vrijgehouden om meer groen in de wijk te brengen. Dit is belangrijk voor de belevingswaarde, de woonkwaliteit en de klimaatadaptatie. Deze kwaliteiten zijn naar onze mening van groot belang voor een kern en kunnen niet weggeschreven worden om de groene ring rond een kern koste wat kost te behouden. Bovendien is het onmogelijk om alle voorziene woningen door inbreiding te realiseren. Beter is het om zorgvuldig te kiezen voor uitbreidingslocaties waar veel groen gerealiseerd kan worden. Uitbreiding is daarom noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de woningbouwplanning. Zeker gezien het huidige woningtekort in Nederland. Wij verwachten dan ook een aanpassing van het beleid ten aanzien van uitbreiding waarbij wij vragen om meer ruimte voor uitbreiding. Het gebruik van de laddertoets als hard afwegingskader moet afgeschaft worden.

Bouwsteen 20 Recreatie en toerisme

In subdoel 1 wordt gesproken over behoud van de brede zandstranden. Nergens wordt gesproken over de kleinere strandjes langs de randen van de deltawateren en dan met name de Oosterschelde. Deze strandjes hebben minder waarde voor toeristen, maar des te meer voor de lokale bevolking. Wij pleiten ervoor om ook deze strandjes te benoemen en mee te nemen in behoud en onderhoud van de stranden. Wij zien bovendien goede mogelijkheden in het opspuiten van recreatieve strandjes in combinatie met een hogere waterveiligheid. Uitbreiding van het aantal strandjes is wat ons betreft gewenst, omdat tijdens de laatste het zomers de capaciteit van de strandjes niet voldoende was. Aanleg van strandjes kan tevens de waterveiligheid vergroten wat een mooie combinatie is. Wij missen een visie op de jachthavens en de pleziervaart. Wij zijn van mening dat er een mogelijkheid geboden moet worden aan bestaande jachthavens om uit te breiden. De coronacrisis heeft gezorgd voor een nieuwe belangstelling voor pleziervaart. Aantrekkelijke recreatieve havens kunnen bijdragen aan de belevingswaarde van de provincie.

Oosterscheldevisie

Wij missen in de Zeeuwse Omgevingsvisie een relatie met de Oosterscheldevisie, terwijl de kustvisie wel veelvuldig wordt genoemd. De Oosterscheldevisie is zeer zorgvuldig tot stand gekomen en het is een gemiste kans om de aandachtspunten uit deze visie niet mee te nemen. Zo willen wij in het bijzonder de knooppunten tussen land en water noemen die in de Oosterscheldevisie worden benoemd. Dit zijn bij uitstek plekken (havens) waar land en water bij elkaar komen en deze zouden versterkt moeten worden. Door het in contact brengen van de twee werelden wordt de

belevingswaarde van het Nationale Park Oosterschelde vergroot. Wij pleiten er dan ook voor om de Oosterscheldevisie een meer nadrukkelijke rol in de Omgevingsvisie te geven.

Omgevingsverordening

Wij constateren dat de bijgevoegde verordening niet in overeenstemming is met het voorontwerp van de visie. Sterker nog: wij constateren dat er in de verordening geen wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van de huidige verordening. Dit doet afbreuk aan het zorgvuldige participatietraject zoals dat nu voor de visie doorlopen wordt. Wij hebben begrepen dat de verordening nog aangepast gaat worden aan de visie. Wij gaan ervan uit dat de gemeenten voldoende tijd krijgen om ook de wijzigingen in de verordening te kunnen beoordelen en hierop te reageren en zouden dit graag bevestigd zien.

Wanneer rekening gehouden wordt met bovenstaande punten kunt u rekenen op onze gemeente in de uitvoering van de acties zoals die zijn opgenomen in deze visie.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Tholen,
de secretaris de burgemeester

J.K. Fraanje

M.L.P. Sijbers

Ambtelijke reactie Gemeente Vlissingen op voorontwerp Omgevingsvisie Zeeland deel A en B en Omgevingsverordening

Onderdelen voorontwerp Omgevingsvisie	Reacties
Deel A Strategische visie	
Algemeen	• P.9, boven de afbeelding: “1. North Sea Port District – Terneuzen “. Het woord “Terneuzen” verwijderen zou beter zijn, want het North Sea Port District beperkt zich niet tot Terneuzen en datzelfde geldt voor het beoogde NOVI-gebied North Sea Port District. • P.12, onder “genieten en opladen/elementen van deze kernkwaliteit” ook cultuur benoemen. • P.13, onder 2. Waarderen – elementen van deze kernkwaliteit missen zeekeilandschap, poelgronden en kreekruggen • P.15, Benoem ook cultuur onder samenhang. • P.19, “in het kader van het Compensatiepakket Wind in de Zeilen wordt dit aangepakt door een extra intercityverbinding te realiseren over de Zeeuwse Lijn.” De komende jaren volgen er nog extra verbeteringen, zie rapport WIZ of verderop in de tekst waar het wel goed staat. • P.28, alinea 3. Inzetten dat er bij ontwikkeling zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met het landschap. • P. 31, in de vierde alinea van onderen staat nu “De haven- en industriegebieden bieden plaats aan clusters van productiebedrijven.” Ik stel voor om het woord “productiebedrijven” te veranderen in “bedrijven”. Toelichting: in het havengebied zitten niet alleen productiebedrijven. Er zit ook scheepsbouw en offshore wind, bedrijven actief in de op- en overslag et cetera. • P.32, Covid een niet-economisch gerelateerd effect op de verdienmogelijkheid. Het is tijdelijk van aard. Wat is de toegevoegde waarde dit op te nemen, het opnemen zou beter tot zijn recht komen door te omschrijven dat de sector toerisme en recreatie (cultuur is onderdeel van recreatie) sterk gevoelig is voor pandemieën. • P.33, onder het kopje “Circulaire economie” staat in de eerste en tweede regel een vernauwing / verenging van het type bedrijven / organisaties dat zou moeten werken aan een circulaire economie. Het woord ‘verenging’ laten verwijderen. Mocht hiertoe niet worden besloten, dan zijn er nog wel regionale kansen voor circulaire economie ook op het gebied van de offshore (wind en gas- en olieboorplatformen op zee) en scheepsbouw et cetera. • P.35, onder het kopje “Transport en infra” staat in de eerste twee regels het volgende “Zeeland kent een hoofdnetwerk infrastructuur van hoofdwegen, vaarwegen, kabels en leidingen en een vliegveld.”. Hier is het volgende tekstvoorstel voor: “Zeeland kent een hoofdnetwerk infrastructuur van havens, hoofdwegen, vaarwegen, kabels, buizen en leidingen en een vliegveld.”, want waarom wel een vliegveld noemen maar niet de havens of de buizeninfrastructuur? • P.35, “De Zeeuwse stranden zijn de belangrijkste toeristische trekker ... Het Zeeuwse duin- en cultuurlandschap, met haar stranden, historische kernen en het omliggende platteland is het decor van beleving voor onze gasten.”. De tekst legt te veel nadruk op de buitenbeleving en het strand. Hiermee wordt voorbijgegaan aan de stedelijke beleving. Deze stedelijke beleving is potentieel een jaarrond activiteit. Deze kan daardoor kan zorgen voor een meer duurzamer bedrijfsvoering (geen seizoensproduct meer, met minder seizoenswerk (waardoor Zeeland aantrekkelijker wordt om werken en wonen). De groei van toerisme zou dus ook opgevangen kunnen worden door kansen voor de stedelijke regio's (naast dat mogelijk de groei ook grotendeels zou kunnen zitten in dit type van toerisme). • P.41, onder het kopje “Energietransitie” de laatste alinea is vooral beperkt en naar het nu geschreven. Er spreekt geen enkele ambitie naar 2050 uit en de alinea focust nog steeds op de industrie (in Zeeuws Vlaanderen) / Smart Delta Resources (SDR). Deze alinea aanvullen met een regel dat,

	aanvullend op de industrie ook andere sectoren in Zeeland zich steeds meer zijn gaan richten op verduurzaming / energietransitie.
Deel B Bijlagen per onderwerp	
1. Cultuur	• Geen opmerkingen
2. Gezondheid	• Geen opmerkingen
3. Mobiliteit	• P.11, In overweging geven om de nog te onderzoeken VeZA-boog ook in te zetten voor passagiers en niet enkel goederentransporten. • P.15, subdoel 4: schone mobiliteit. De focus ligt sterk op activiteiten op het land. Echter zou ook aandacht voor schone en slimme mobiliteit(en) op het water een meerwaarde zijn.
4. Onderwijs	• Het feit dat jongeren niet terugkeren naar Zeeland om hier te werken na afronding van de studie heeft een relatie met de arbeidsmarkt in Zeeland (MKB), die ontbreekt. • P.17, subdoel 1 is te veel omvattend, waardoor ambities, doelstellingen en interventies hier door elkaar heen lopen. • P.18, actiepunten 1.1 en volgende. Te behalen mijlpalen/actiepunten ontbreken, dit heeft te maken met opmerking hiervoor. • Aan de randvoorwaarden (de belangrijke pijlers van alinea 3, P.17) wordt geen aandacht besteed. • P.19/20: kansen en risico's. Hier is weinig herkenbaarheid met de inhoud van de tekst. Er lijkt vooral toegeschreven te zijn naar de punten 1 t/m 4 en minder naar de kansen en risico's horend bij de ambities/doelstellingen en interventies die eerder zijn beschreven.
5. Voorzieningen en evenementen	• P.22 Bij evenementen mist 1 van de grote evenementen binnen de provincie: Film by the Sea (het is geen limitatieve lijst). • P.22, Onderwijs. Er worden allerlei zaken genoemd die niets te maken hebben met de onderwijshuisvestingsproblematiek. Heeft veel relatie met het eerder thema Onderwijs 4. Het geheel wordt daardoor niet overzichtelijker. Beter zou zijn om dit soort zaken te noemen op 1 plek en op andere plekken eventueel te verwijzen.
6. Woningvoorraad	
7. Woonomgeving	
8. Archeologie	• Geen opmerkingen
9. Bodem	• Geen opmerkingen
10. Deltawateren	• Pagina 45, kopje "Huidige situatie". De beschikbaarheid van zoet water wordt hier alleen gerelateerd aan de procesindustrie en landbouw (industriewater). Water voor de burger, een eerste levensbehoefte, wordt echter nergens vermeld. Suggestie om die doelgroep ook op te nemen? Of is dat hier niet de bedoeling?
11. Erfgoed	• Geen opmerkingen
12. Landbouw	• Geen opmerkingen
13. Landschap	• Geen opmerkingen
14. Milieu	• P.78, onder Rolverdeling staat "Afronding sanering spoedlocaties en overdracht naar gemeenten. De Provincie is verantwoordelijk voor het afmaken van de laatste saneringen van de spoedlocaties.". Echter ziet het er naar uit dat alle locaties waar sanerende maatregelen getroffen zijn in de vorm van een schone leeflaag of verharding onder de Omgevingswet ook onder de bevoegdheid van de Provincie Zeeland blijven vallen. Graag hier aandacht voor.
15. Natuur	p.72 Daar waar <u>mogelijk</u> ecologisch beheer
16. Watersysteem	• Deze teksten hebben vooral betrekking op het door het waterschap beheerde landelijk gebied. Dit terwijl stedelijk waterbeheer vrijwel niet genoemd, ondanks dat hier juist de grootste opgave ligt.
17. Arbeidsmarkt	• P.96, " Dat zijn de trends van de opmars van de werkende vrouw, de explosieve groei van deeltijdwerk, het langer doorwerken, de verdere groei van de dienstensector en de toename van het aantal

	hoogopgeleiden". In deel A wordt verwezen naar corona. De effecten van corona op thuiswerken (een grote kans voor Zeeland) vind ik hier niet terug. Zeeland kan (mede via goede marketing) opeens heel interessant worden voor hogeropgeleiden, mede omdat deze groep vaak thuis kan werken. • P.97, Actie 1.6: Evenementen gebruiken voor de profilering van Zeeland. Er wordt sterk ingezet op sportevenementen. De vraag is of de doelgroepen die je wil bereiken (hoogopgeleiden) hiervoor naar Zeeland willen komen. Waarom niet inzetten op culturele evenementen. • P.98, Actie 1.7: Natuur benutten als factor in het Zeeuwse vestigingsbeleid. Is er ooit onderzoek gedaan naar de wensen van bijvoorbeeld (hoogopgeleiden) van buiten de provincie en welke woonwensen zij hebben. Veel mensen verlaten Zeeland vanwege de suggestie dat er geen stedelijkheid is.
18. Circulaire economie	• P.101, Het valt op dat havenbedrijf North Sea Port wordt afgekort naar NSP. Het havenbedrijf heeft liever niet dat het wordt bestempeld als Nationaal Socialistische Partij. Verzoek is dus deze afkorting niet meer te gebruiken. Verder is er veel aandacht voor circulaire activiteiten in de chemische industrie maar bijvoorbeeld de ontmanteling en circulariteit van offshore-activiteiten (wind en olie- en gasboorplatforms) niet worden genoemd. In Vlissingen-Oost is dat een toenemende activiteit.
19. Havens en bedrijven	• P.103, Huidige situatie. Hier staat de volgende regel "Dit zijn Industrie en Maintenance, Havens en Logistiek, Vrijtijdseconomie, Water, Deltatechnologie en Energie, en Agrofood." Hier zijn een paar aanvullingen wenselijk, als regel is dit het voorstel "Dit zijn industrie, scheepsbouw, offshore wind en maintenance, havens en logistiek, vrijetijdseconomie, water en maritiem, deltatechnologie en energie, en agrofood". • P.104, Havens en industrie, ook weer de tweede regel daarvan veranderen in het bovenstaande. • P.104, Midden- en kleinbedrijf (MKB), voor de eerste alinea, tweede regel is het volgende tekstvoorstel "North Sea Port is de motor van de Zeeuwse economie voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde en het MKB is dat voor de werkgelegenheid." De werkgelegenheid van North Sea Port zou ook benadrukt moeten worden. • P.106, de toelichting van actiepunt 1.4 past niet bij de titel van het actiepunt. • P.107, voor de laatste bullet onder 3 "Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten" is het volgende tekstvoorstel "De bedrijven in de havens zoeken naar innovatieve oplossingen om een belangrijke positie in Europa te behouden en uit te bouwen". • P.108, in de bovenste regel ook de overheden toevoegen. Dus het volgende tekstvoorstel "Voor een duurzame en gezonde economie zoeken bedrijven onderling, overheden en onderwijs- en kennisinstellingen samenwerking".
20. Recreatie en toerisme	• De subdoelen gaan nog steeds uit van een oude visie (toeristische uitvoeringsalliantie). Zijn de genoemde subdoelen een rol van de overheid en hoort dit thuis in de omgevingsvisie? • P.109, Huidige situatie: In de uitdaging (groei van 50% de komende 30 jaar) is gefocust op de kustregio. De stedelijkheid en achterland blijft onbenoemd. • P.110, Een veelzijdig aanbod: Waarom is hier aandacht op watersport en worden elementen als stedelijkheid en cultuur niet genoemd. De tekst is niet goed afgewogen en richt zich op slechts op een enkele of beperkt aanbod. • P.111, Subdoel 1: Beleving van gastvrij Zeeland voor de gast optimaliseren om waardering en herhaalbezoek te stimuleren. Dit is een rol van de ondernemers zelf en de basis geweest waarom VVVZeeland haar bestaansrecht heeft verloren. • P.111, Actie 1.1 versterken Zeeuwse identiteit en profilering. Zeeuwse identiteit is sterk monolithisch / eenzijdig strandgericht. Nergens wordt de vraag neergelegd of deze toekomst duurzaam is en of het niet verstandig is andere opties te verkennen.

	• P.111, Actie 1.2. Met het vertrek van VVVZeeland, blijkt nu al dat gastheerschap prima opgepakt kan worden door het bedrijfsleven zelf, die daar ook belang bij hebben. Wat is nog de rol van de overheid? • P.112, Subdoel 2 - Gezonde en vitale toeristische bedrijfstak met investeringsvermogen. Een gezonde bedrijfstak is primair een zaak van het bedrijfsleven zelf. De overheid heeft in deze een rol op het gebied van RO. • P.112, Actie 2.1: Is het een taak van de overheid om ondernemers te begeleiden of om in bijvoorbeeld innovatie te investeren? Als gemeente hebben we een RO rol en een faciliterende rol. Geef duidelijk aan wat wel of niet kan en biedt ruimte. Zorg voor overcapaciteit zodat ondernemers gedwongen worden om te innoveren. • P.112, Actie 2.2. Optimaal verbinden van vraag en aanbod. Het is een opsomming van belevingen. Prima, maar de stedelijkheid blijft ook hier onbenoemd. • P.113, Actie 2.5 - Passende arbeidsmarkt. De grootste uitdaging in de arbeidsmarkt toerisme ontbreekt. Deze is nu vooral seizoensgebonden. Daarmee worden niet structureel medewerkers getrokken. Centraal zou daarom seizoensverlengende vormen van toerisme (lees stedelijk toerisme) moeten staan. Daarnaast is de volgorde van de rolverdeling ons inziens verkeerd om. Eerst moet er gezorgd worden voor aantrekkelijke banen (jaarrond). Dan kan iemand ook huisvesting betalen en dan volgt vanzelf opleiding et cetera. • P.114, Actie 4.2 - Data en kennisontwikkeling. Er wordt onderschreven dat er te weinig kennis is. Onderzoek is nu gemonopoliseerd bij een kenniscentrum.
21. Transport en infrastructuur	• P.116, Hoofdwegen personen- en vrachtverkeer derde alinea. Er is een ambitie om meer goederen vanuit Vlissingen-Oost per spoor te vervoeren. Die treinen gaan echter door Goes. Met de bewuste alinea is vervoer per spoor geen optie meer. Daarom wordt gevraagd deze alinea uit de tekst te verwijderen. • P.116, Spoorwegen. Naast de goederenspoorlijn Gent – Terneuzen ook inzetten voor personenvervoer van de VeZA-boog. • P.117, Elektriciteitsnet. Hier staat dat Zeeland zal fungeren als stopcontact voor offshore windmolenparken. Bij de actiepunten is niet opgenomen dat de provincie Zeeland gaat lobbyen voor aanlanding van meer stroom van nog te bouwen windmolenparken (elders) op zee. • P.118, Onder Trends en ontwikkelingen, vierde regel, achter de woorden “elektrisch rijden” zou ook de toevoeging “en elektrisch varen” wenselijk zijn. • P.118, een na laatste alinea in de laatste regel staat: “Er is wel een toename te verwachten van het vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en vaarwegen”. Zie de eerste opmerking op dit thema over goederenvervoer over het spoor via Goes.
22. Visserij	• Geen opmerkingen
23. Duurzame energie	• P.126, Huidige situatie. Hier wordt slechts gesproken over “Wind op land”. Er zijn echter ook windmolenparken vlak voor de kust. Denk aan Borssele I t/m IV en ligt er een besluit van de minister van EZK om stroom van het nog te bouwen windmolenpark IJmuiden Ver Alpha in Borssele te laten aanlanden. Al deze info moet hier nog worden toegevoegd. • P.128, Rolverdeling. Hier nog aan toevoegen dat de provincie Zeeland bij het Rijk lobbyt voor de aanlanding van meer stroom in Borssele van nog te bouwen windmolenparken op zee. Er is namelijk nog steeds sprake van meer vraag van het bedrijfsleven naar stroom dan aanbod ervan.
24. Energietransitie	• Geen opmerkingen
25. Klimaatadaptatie	• Geen opmerkingen
26. Waterveiligheid	• P.136, Primaire waterkeringen. Hier zou de toevoeging: “Indien uit huidige beoordelingsronde blijkt dat niet wordt voldaan, tevens gekeken wordt naar alternatieve opties en strategieën waar ook na 2050 naar gekeken gaat worden.” wenselijk zijn. • P.136, Meerlaagse veiligheid. Hier moet niet alleen gesproken over de

	eerste maar ook de tweede laag waterkeringen. Verder zou in deze eerst alinea moeten worden gesproken over “andere potentiële ruimtelijke ambities”. • P.137, actiepunten 1. Hier is het volgende tekstvoorstel voor: “Versterkingsprojecten vragen om een integrale aanpak zowel op inhoud als op afstemming van tijdlijnen met betrokken partijen en moeten naast waterveiligheid ook bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.”. Daarnaast vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.3. • P.138, actiepunten 2. Ook hier vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.2. • P.138, actiepunten 3. Ook hier vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.3. • P.138, kansen en risico's. Onder 1 punt 3 “De omvang van de stranden moet op peil blijven om huidige recreatieve en natuurfuncties te behouden.”. Deze visie geldt voor 10 jaar. De vraag is hoelang het, vanwege de zeespiegelstijging, vol te houden is om de omvang van de stranden op peil te houden. In de komende tien jaar alvast inspelen op veranderend (strand-)toerisme op de lange termijn. • P.139, kansen en risico's. Onder 2 hier vragen we om aansluiting van de tekst op de concept-Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) paragraaf 4.2.2. • P.139, kansen en risico's. Onder 3, deze punten zijn niet herleidbaar naar de kernkwaliteiten of in elk geval veel explicieter opgeschreven dan in de kernkwaliteiten. • P.139, kansen en risico's. Onder 4 graag een punt toevoegen: “Bij de integrale benadering van de langetermijninvesteringen wordt niet alleen rekening gehouden met de tijdlijn voor kustveiligheid, maar ook met de tijdlijnen die spelen bij ontwikkelingen binnen het gebied.”
27. Zoet water	• Deze tekst is sterk gericht op de landbouw (en dus het waterschap). De aanpassingen in de tekst dat voor alle consumenten/burgers/processen zoet water van essentieel belang is, klinkt niet heel sterk door in de totale tekst.
Omgevingsverordening	
	• Over het geheel wordt vaak de term significant gebruikt, maar dit is niet gedefinieerd.
	• Is er een definitie voor “bestaand bebouwd gebied”?
	• Er mist een definitie voor verblijfsrecreatieterreinen.
	• Graag Baskensburg aanwijzen als grootschalig bedrijventerrein.
	• De ruimte voor ruimte regeling geeft alleen toepassingsmogelijkheden voor woningbouw en nieuwe economische dragers. Is er verruiming mogelijk in functies, waarbij naastgelegen percelen niet onevenredig in de gebruiksmogelijkheden worden geschaad en waarbij de landschappelijke waarden niet worden aangetast, maar juist versterkt? Denk bijvoorbeeld aan een kleinschalige zorglocatie, agrarisch dagverblijf, zorghotel et cetera)
	• 5.1.1.1 lid 3 onder a wijzigen: “met ten hoogste 20% of maximaal 0,5 hectare”
	• 5.1.1.1 lid 4 onder b, deze regel is overbodig aangezien de ladderonderbouw ook op kan sturen, deze regeling maakt motivering extra zwaar.
	• 5.1.2.1 lid 3 onder c, moet je dit wel willen voor 5.1.1.1 lid 5 i, j en k?
	• 5.1.5.1 lid 3 regel 2 wijzigen naar: “de nieuwvestiging, uitbreiding of wijziging van een verblijfsrecreatieterrein”
	• 5.1.5.3 lid 1, door dit lid zo te formuleren, in combinatie met de definitie van een bouwactiviteit, houdt in dat strandhuisjes niet vernieuwd kunnen worden en dat er niets gewijzigd kan worden aan de huidige bebouwing. Dit lid zou anders geformuleerd moeten worden, omdat het toeziet op het niet gewenst zijn van een toename in oppervlakte en bebouwing.
	• 5.1.5.3 lid 2, door dit lid zo te formuleren is het wijzigen van bestaande

	bebouwing niet mogelijk. Daarnaast zijn ook bij verplaatsing regels voor het bouwen noodzakelijk in het omgevingsplan. Wanneer verplaatsen wel mogelijk wordt gemaakt in het omgevingsplan, maar zonder regels, kunnen er ongewenste uitbreidingsmogelijkheden ontstaan.
	• 5.1.5.5 lid 3 onder c regel 3 wijzigen naar: "ruimtelijke kwaliteit en/of de herstructurering"
	• Bijlage IV: Hier worden de begrippen verblijfsrecreatieterreinen en bedrijven door elkaar gebruikt. Advies is om hier eenduidigheid aan te houden.
	• Bijlage IV onder 2 (1 na laatste alinea) wijzigen naar: Als er sprake is van een gezamenlijk streefbeeld voor een aandachtsgebied dat door gemeenschappelijke partijen wordt gedragen dan kan het oplossen van het verblijfsrecreatieve knelpunt zowel in het aandachtsgebied als elders in de betreffende regio plaatsvinden. Bij de ontwikkeling van een bestaande, verblijfsrecreatieve voorziening in een aandachtsgebied, wordt in de praktijk vaak al een verblijfsrecreatief knelpunt op de bestaande locatie opgelost, waardoor al aan de verplichting van het oplossen van een knelpunt is voldaan. Bij een nieuwe verblijfsrecreatieve ontwikkeling geldt ook dat of in het aandachtsgebied (bijvoorbeeld door herstructurering) of elders buiten het aandachtsgebied een knelpunt opgelost dient te worden. De basis hiervoor is dan het integrale, gezamenlijke streefbeeld, waarin de gewenste ontwikkelingen voor het gebied zijn vastgelegd. <i>* Dit is zo vastgesteld in het BO Kustvisie.</i>
	• Toelichting paragraaf 5.1.3, hier wordt verwezen naar bijlage II waar de begrenzing van het bestaand stedelijk gebied wordt weergegeven. In de huidige omgevingsverordening is aangegeven dat er geen gebruik gemaakt wordt van een kaart, maar van bewoordingen. Door nu wel een kaart op te nemen bestaat de kans dat de mogelijkheden beperkt worden.
	• Toelichting paragraaf 5.1.5, zin tweede voorwaarde wijzigen naar: "Met de voorwaarde 'er sprake is van een integrale kwaliteitsimpuls van de bestaande en de toekomstige accommodatie in bijlage IV, onderdeel..."

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Datum: Kortgene, 1 april 2021
Kenmerk: B/20210401001/RvdW/SvT
Betreft: **Zeeuwse Omgevingsvisie**

Geacht College,

Graag maakt het bestuur van HISWA-RECRON district Zeeland gebruik van de mogelijkheid om in het kader van de achterbanraadpleging schriftelijk te reageren op de concept-versie van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021. Wij willen graag onze waardering uitspreken voor het feit dat wij als HISWA-RECRON district Zeeland al in een vroegtijdig stadium uitgenodigd zijn om, o.a. door deelname aan bijeenkomsten, inbreng te leveren in het proces om te komen tot de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021.

Dit doet ons inziens ook recht aan de omvang van onze sector. Met een omzet van € 1.850.000.000 en 16.700 banen verwachtten wij dan ook evenredige aandacht voor onze sector in de Zeeuwse Omgevingsvisie en dat deze in verhouding staat tot andere sectoren, zoals de landbouw. Volgens de cijfers uit dezelfde Omgevingsvisie leveren zij 9500 arbeidsplaatsen en voegen € 600.000.000 waarde toe.

Daarbij levert onze sector een forse immateriele bijdrage, voor zowel de inwoners als onze gasten. Ook dit zorgt voor een positieve ontwikkeling op de economie en de samenleving die naar onze mening in dit stuk te eenzijdig (voornamelijk vanuit fysieke kringlopen of producten) wordt belicht.

Om onze gasten beter van dienst te kunnen zijn, pleiten wij dan ook voor een onafhankelijk behoefteonderzoek, zodat deze behoeften ook kunnen worden meegenomen in de totstandkoming van de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Wij pleiten er verder voor om stevig te investeren in beleefbare en toegankelijke natuur en landschap. Dit is een punt dat landelijk ook op de agenda gezet wordt door Gastvrij Nederland en is een belangrijke factor in de recreatieve infrastructuur. Investeren is nodig in de bestaande natuur (bijvoorbeeld rondom het Veerse Meer) en met betrekking tot uitbreiding om de overbelasting van huidige natuur in betere banen te leiden.

Diverse van onze opmerkingen en suggesties zijn verwerkt in de thans voorliggende tekst. In deze reactie zullen wij ons daarom beperken tot enkele voor ons belangrijke onderwerpen. Onze opmerkingen hebben vooral betrekking op hoofdstuk 20 "Recreatie en toerisme".

Pag. 29

De waterkwaliteit van het Veerse Meer baart ons zorgen en wordt bevestigd door recent onderzoek van het NOB. Hierop is ons inziens snel actie nodig en dient de impasse tussen Waterschap, RWS en gemeenten te worden verbroken, wellicht onder leiding van de Provincie Zeeland.

Als aanvulling op het tegengaan van onttrekking van woonruimte tbv recreatieve verhuur, is voldoende betaalbare woningbouw noodzakelijk. Zie hiervoor ook onze reactie op pag 113.

Pag. 34/35

Deze turbulente ontwikkelingen vragen ons inziens meer provinciale regie.

Pag. 109 Huidige situatie

Terecht wordt hier opgemerkt dat de verwachte toename (met 50%) tot 2030 kansen biedt om de huidige kwaliteit van de leefomgeving te behouden en om de Zeeuwse Kustkwaliteit te versterken. Tegelijkertijd vereist een dergelijke toename dat de door Zeeuwen ervaren overlast en drukte van een dergelijke toename zeker niet toeneemt, omdat anders het draagvlak voor het toerisme in gevaar komt. Het beleid van provincie en gemeenten zal ook hierop (meer) gericht dienen te worden. Zie ook verder.

Pag. 111 Actie 1.1. Versterken Zeeuwse identiteit en profilering

Wij vinden het positief dat de Omgevingsvisie ruime aandacht besteedt aan waterrecreatie. Dit biedt goede kansen voor profilering van het toeristisch product Zeeland. Behalve de genoemde vormen van waterrecreatie c.q. watersport liggen er natuurlijk ook kansen voor waterrecreatie “op het land”, die bijdragen aan de beleving van Zeeland door de toeristische gast. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan routestructuren in en rond kreek en wateren. Ook opgaven op het gebied van klimaatadaptatie bieden kansen voor (water-)recreatief medegebruik in combinatie met natuur, landschap en landbouw. Wij verzoeken u om deze binnendijkse kansen voor waterrecreatie in de Omgevingsvisie te vermelden.

Pag. 111 Actie 1.2. Optimaliseren toegankelijkheid toeristische producten en diensten: de basis op orde

In aanvulling op de tekst het volgende. Belangrijk is dat voor onze toeristische gasten de bereikbaarheid van de Zeeuwse kust zo goed mogelijk is. Dat begint al bij de grens van Zeeland (en eigenlijk daarvoor al) en eindigt bij de logiesaccommodatie of op de parkeerplaats vlakbij het strand. Hierbij zijn verschillende wegbeheerders betrokken, zoals Rijkswaterstaat, Provincie Zeeland en de gemeenten. Meer samenwerking en onderling overleg om knelpunten in de bereikbaarheid op te lossen c.q. te verminderen zijn nodig. Voor de toeristische sector zijn een betere doorstroming (met name in het toeristenseizoen) op de N59, de N57 en de A58 alsmede goede aansluitingen met het Vlaamse hoofdwegennet belangrijk.

Ook zijn wij voorstander van de beëindiging van de tolheffing in de Westerscheldetunnel, omdat daarmee een financiële drempel om Zeeland verder te ontdekken te bereiken weggenomen wordt. Voor de toerist die per openbaar vervoer komt, is de Westerschelde Ferry een toegangspoort tot de Zeeuwse kust en haar achterland. Deze veerverbinding, waarop bij uitstek het Zeelandgevoel kan worden beleefd en die van belang is voor de koppeling van twee Zeeuwse toeristische gebieden, verdient meer aandacht en een upgrade om het (toeristisch) gebruik ervan te stimuleren.

Verder verwijzen wij u naar de inhoud van onze recente reactie op de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit. Het initiatief voor een Regionale Mobiliteitsstrategie ondersteunen wij.

Pag. 112 Actie 2.2. Optimaal verbinden van vraag en aanbod

Wij zijn van mening dat in het kader van “optimaal verbinden van vraag en aanbod” vooral ruimte geboden dient te worden aan de (kwalitatieve) verbetering van het *bestaande* toeristische aanbod. Reguliere verblijfsrecreatieve ondernemers, die inspelen op de wens van de toerist en investeren in kwaliteitsverbetering van hun bedrijf, dienen te kunnen blijven rekenen op de medewerking van provinciale en gemeentelijke overheden.

Het toeristisch product Zeeland is zeer gebaat bij diversiteit en veelzijdigheid van het toeristisch aanbod. De ervaring in de afgelopen periode heeft echter aangetoond dat het merendeel van de kleinschalige(re) initiatieven, zoals bijvoorbeeld nieuwe economische dragers, vaak meer van hetzelfde is in plaats van een “waardevolle aanvulling op het reguliere aanbod”.

We maken ons als sector zorgen dat in het merendeel van Zeeland, het kamperen bij de boer wordt gemotiveerd vanuit de opvatting dat deze vorm van kamperen een bron van neveninkomsten voor het

agrarische bedrijf is. Het argument dat het kamperen bij de boer “een belangrijke extra inkomstenbron voor met name agrarische ondernemers” is, snijdt geen hout om medewerking te verlenen aan vergroting van de capaciteit voor het kamperen bij de boer. Deze ondernemers dienen vergroting van hun inkomsten primair op het agrarisch bedrijf te vinden. Wij zijn van mening dat aan het kamperen bij de boer dezelfde (kwaliteits- en omgevings-)eisen gesteld dienen te worden als aan reguliere campings. Overigens blijkt uit het rapport “Programma Toerisme” van de gemeente Veere dat er nog erg veel uitbreidingsmogelijkheden voor het kamperen bij de boer (ettelijke duizenden eenheden alleen al in de gemeente Veere) zijn. Dit staat in fel contrast met de zeer beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor reguliere campings, waaraan alleen meegewerkt wordt als sprake is van kwaliteitsverbetering en aan tal van extra voorwaarden voldaan wordt.

Pag. 112 Actie 2.3. Ontwikkelstrategie: gebiedsgerichte aanpak en ontwikkelruimte in balans met omgeving

Onderaan deze pagina wordt verwezen naar de Zeeuwse Kustvisie. Enkele jaren geleden hebben o.a. de Provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen, de Zeeuwse kustgemeenten en tal van maatschappelijke organisaties (waaronder HISWA-RECRON) ingestemd met de Zeeuwse Kustvisie. In verband hiermee verzoeken wij om in de Zeeuwse Omgevingsvisie niet te volstaan met een verwijzing naar deze Kustvisie, maar daarin expliciet te vermelden dat het ruimtelijk beleid voor de kustzone (zoals verwoord in de Zeeuwse Kustvisie) integraal onderdeel is van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Daarmee wordt recht gedaan aan het brede draagvlak voor het Zeeuwse Kustbeleid.

Pag. 113 Actie 2.5. Passende arbeidsmarkt

De voldoende beschikbaarheid van kwalitatief goed geschoolde medewerkers is één van de grote uitdagingen voor de toeristische sector in Zeeland.

Nu al zijn er tekorten op de Zeeuwse arbeidsmarkt en deze zullen (door de afname en de veroudering van de beroepsbevolking) alleen maar toenemen in de komende jaren. Veel sectoren “vissen” in dezelfde steeds kleiner wordende vijver van de Zeeuwse arbeidsmarkt. Versterking van het imago van de toeristische sector en het (nog) aantrekkelijker maken van een baan in het toerisme is essentieel om als sector een interessante en aantrekkelijke werkgever te blijven. Toeristische ondernemers dienen zich daarom te kunnen ontwikkelen om daarmee de kwaliteit van het bedrijf, van de arbeid en van het ondernemerschap op een hoger niveau te kunnen brengen.

Hierbij past ook dat HZ en Scalda nog meer de ambitie dienen te hebben om dé vrijetijdsopleidingen op HBO- en MBO-niveau in Nederland aan te bieden. Dit heeft een magneetwerking op jong talent voor de toeristische sector. Zeker in een toeristische provincie bij uitstek is dit op zijn plaats.

Verbaasd zijn wij over de tekst bij de laatste bullet bij dit actiepunt: het is vanzelfsprekend dat toeristische bedrijven voor aantrekkelijke banen zorgen. Deze banen zijn er volop, niet alleen op MBO-niveau, maar ook op HBO-niveau. Wij stellen voor om deze tekst te wijzigen in: “Bedrijven in de vrijetijdssector zorgen voor voldoende uitdagende en praktijkgerichte stageplaatsen”.

Pag. 113/114 Actie 3.1 Effecten op leefomgeving betrekken bij recreatieve ontwikkelingen

Wij hebben met instemming kennis genomen van het feit dat u “ook bij kleinere vormen van verblijfsrecreatie, zoals de toename van het aantal particuliere verhuurders, aandacht heeft voor de effecten op de leefomgeving”. In de Zeeuwse kustdorpen heeft deze vorm van verblijfsrecreatie een enorme vlucht genomen. Datzelfde geldt voor de commerciële verhuur van (tweede en derde etc.) woningen door investeerders en projectontwikkelaars in de kustdorpen. Niet alleen betekent deze ontwikkeling dat woningen voor starters onbetaalbaar worden, waardoor deze grote moeite hebben om in hun geboortestreek te blijven wonen. Maar dit zorgt ook voor groeiende overlast voor omwonenden en “doodse”

straten buiten het toeristenseizoen. Gelet op het belang van voldoende draagvlak bij de plaatselijke bevolking voor het toerisme vinden wij een en ander een zeer ongewenste ontwikkeling. Gemeenten hebben door het instellen van een tweede woningverordening wettelijke mogelijkheden om deze problemen aan te pakken. Wij zijn van mening dat het de taak en de verantwoordelijkheid is van gemeenten om hierin actief op te treden en de (commerciële) toeristische verhuur van woningen in de Zeeuwse kustdorpen zoveel mogelijk te beperken.

Niettemin constateren wij dat de (meerderheid van de) Raad van de gemeente Sluis deze ongewenste ontwikkelingen bewust op zijn beloop laat door niet mee te werken aan het instellen van een tweede woningverordening. Graag roepen wij u op om binnen uw mogelijkheden alles in het werk te stellen om de toeristische verhuur in kustdorpen aan banden te leggen.

Wij verzoeken u om bovenstaande opmerkingen te verwerken in de volgende versie van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021. Desgewenst zijn graag bereid de inhoud van deze brief mondeling toe te lichten.

Vriendelijke groeten,

HISWA-RECRON Zeeland,

Voorzitter

Kapelle, 17 maart 2021

Betreft: onze visiepunten op de omgevingsvisie Zeeland

Geachte

Als Zeeuws Land en Vis collectief hierbij onze visiepunten op een rij betreffende de omgevingsvisie:

- A. Uitvoering en wetten moeten gebaseerd zijn op gedegen metingen (meten = weten) en niet op aannames. Daarom willen we als voorstel een project-aanvraag indienen. Dit project houdt in dat we meetapparatuur mogen huren of aanschaffen op subsidie jongerenregeling landbouw voor m.n. de waterkwaliteit, ammoniakuitstoot meten in verschillende stallen en met verschillende omstandigheden, ook tijdens werkzaamheden. (Evt. door studenten van de HAS school Dronten).
- B. Bufferzones: deze mogen **geen beperking** worden voor de landbouw, daarbij minimaal in landbouwgebied en mocht dit toch zo gepland worden dan alleen indien schadeloosstelling voor eigenaar en pachter van de grond. Economische schade voor landbouw moet op deze manier beperkt worden.
- C. Planvorming en/of samenwerking met grondgebruikers bij bestemmingswijzigingen moet **eerste** prioriteit zijn, niet via alleen belangenbehartiging, omdat niet ieder lid is van belangenbehartiging of omdat er verschillende partijen zijn.
- D. Voor de duurzame landbouw en kringlooplandbouw is er voldoende organische mest nodig voor bodemvruchtbaarheid. Er zijn verschillende mogelijkheden voor: voor intensieve veehouderij zijn er verschillende uitstekende innovatieve stalsystemen beschikbaar. Innovatieve intensieve veehouderij moet toekomst geboden worden.
- E. Bescherming landbouwareaal voor een duurzame economische sector in Zeeland.
- F. Ruime mogelijkheid voor zoet water bassins op landbouwbedrijven moet gestimuleerd worden.
- G. Het is wenselijk om extra ruimte te krijgen op het bouwblok van agrarische bedrijven voor monovergisters, dit heeft een reducerende werking op de methaanuitstoot en de stikstofbenutting van digistaat is hoger en met minder verliezen t.o.v. normale drijfmest. Daarnaast is gas uit mest hernieuwbare energie en zorgt niet voor een toename van CO2. Ook voor de kringloopgedachte is het een toegevoegde waarde.
- H. Ruilverkavelingen moeten opgenomen worden in de plannen voor verbetering van de bedrijfsstructuur, in verband met infrastructuur landbouwverkeer (verbreding van de wegen) en landbouwwerkzaamheden voor vlotte veilige doorstroming voor al het verkeer.
- I. Uitbreiding vliegveld "Midden Zeeland" mag precisie-landbouw niet in de weg zitten (Drones). Dit geldt ook voor elektrische bedrading van nieuw te leggen leidingen.
- J. Verbreding van agrarische bedrijven moet gestimuleerd worden en mogen niet op slot worden gezet in verband met werkgelegenheid, economie.
- K. Zoet water is van groot belang voor onze provincie, huidige zoet water gebieden zoals Grevelingen, Volkerak en Zoommeer moet worden gekoesterd. En deze moeten nog uitgebreid worden, omdat dit een belangrijk punt is geworden voor natuur en landbouw. Er moet ruimte gecreëerd worden.

- L. Depositie van buitenlands stikstof moet niet op het bordje van de Zeeuwse landbouw worden gelegd. (Ook hier is meten = weten weer belangrijk).
- M. In de omgevingsvisie moet er meer nadruk gelegd worden op de economie en werkgelegenheid in de landbouw. Zeker met kringlooplandbouw in het vooruitzicht is dit een belangrijk punt.
- N. **Inpolderen van de Oosterschelde** tussen de Zeelandbrug en Bergen op Zoom zou onderzocht moeten worden. En binnenmeren verzoeten behalve de Westerschelde, dijken verstevigen is dan ook een belangrijk punt, wat direct moet worden meegenomen.

Bijdeze ons bijdrage aan de omgevingsvisie. Graag horen we Uw beoordeling en beantwoording op onze aangeleverde punten. Mochten er nog vragen zijn naar aanleiding van onze punten, horen wij dat ook graag.

Met vriendelijke groet,

Het Zeeuws Land & Vis collectief,

Voorzitter

Secretariaat ,



Provincie Zeeland
T.a.v. Het college van Gedeputeerde Staten
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Middelburg, 25 maart 2021

Onderwerp: reactie natuurorganisaties achterbanraadpleging Omgevingsvisie

Geachte heer _____, beste Team van de Omgevingsvisie,

Wij schrijven deze brief gezamenlijk met Staatsbosbeheer, Nationaal Park Oosterschelde, Natuurmonumenten, Landschapsbeheer Zeeland, IVN Zeeland, Het Zeeuwse Landschap en ZMF. De afgelopen anderhalf jaar zijn we allemaal intensief betrokken geweest bij het opstellen van dit eerste concept van de Zeeuwse Omgevingsvisie; van bouwstenen naar ruwe schetsen naar een eerste concept voor achterbanraadpleging. Allereerst en bovenal onze complimenten voor het optuigen van een groot participatietraject. Iedereen kan en mag meepraten én dat is van groot belang voor het draagvlak en straks de uitvoering.

Het voorliggende concept van de omgevingsvisie is erg veelomvattend. Wat staat er eigenlijk niet in? Er worden enorm veel ambities nagestreefd en tegelijk laat de milieueffectrapportage ook botsende belangen en ambities zien. En wat gebeurt er als we naast al deze ambities ook de financieel beschikbare middelen zetten? Wat zijn dan de prioriteiten van de Staten van Zeeland? Wij zoeken nog naar een omgevingsvisie waarin rekenschap is gegeven van de botsende ambities en waarop keuzes zijn gemaakt in relatie tot de beschikbare middelen.

JohnW stem voor natuur en milieu

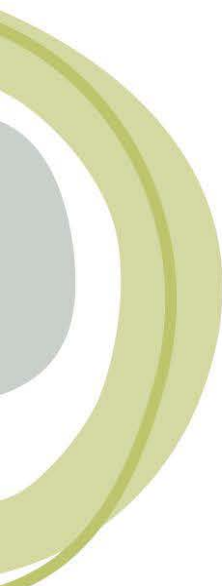
De klimaatverandering en de aantasting van de natuur vormen een existentiële bedreiging voor Zeeland, Nederland, Europa en de wereld. Alle keuzes dienen gebaseerd te worden op deze bedreigingen. Alle inwoners, overheden en economische sectoren zullen moeten meewerken door onder meer te investeren in milieuvriendelijke technologieën, te innoveren, te zorgen voor schone, gezonde en goedkope mobiliteit, een fossielvrije energiesector, een veel betere energie-efficiëntie van gebouwen, tegengaan van vervuiling van ons natuurlijk kapitaal (o.a. gewasbeschermingsmiddelen, stikstofdepositie, te veel nutriënten en medicijnresten voor een gezond oppervlaktewater), duurzaam gebruik van onze natuurgebieden én niet in de laatste plaats versneld herstel van onze ecosystemen op land en in het water.

We hadden het eerder over financieel beschikbare middelen en keuzes. Inmiddels zijn we allen doordrongen van het feit dat als we niet kiezen voor investeren in, en het oplossen van bovenstaande bedreigingen, dit onze maatschappij op de lange termijn enorme schade gaat opleveren. Het voeren van een degelijk Zeeuws klimaat- en biodiversiteitsbeleid over alle economische sectoren is een investering die zichzelf automatisch zal terugbetalen. Niet alleen vanuit een economisch oogpunt, maar ook vanuit het oogpunt van gezondheid & welzijn.

In de concept-omgevingsvisie is deze weg zeker ingeslagen. Er wordt blijk gegeven van deze twee grote bedreigingen. Maar nog te vaak laat de milieueffectrapportage zien dat er meer keuze nodig is én nog te vaak lezen we teksten die de traditionele economie in de sectoren recreatie, industrie, landbouw en visserij aanmoedigen in plaats van te investeren en innoveren in een nieuwe duurzame route. Of individuele ondernemers en inwoners van Zeeland kiezen voor een traditionele of toekomstbestendige route, dat is aan hen zelf. Maar de stimulans en innovatie die vanuit de overheid komt mag alleen een route richting een duurzame economie propageren. Een route die bovenstaande twee bedreigingen oppakt en oplost.

Hieronder enkele opmerkingen (niet uitputtend) waaruit wat ons betreft blijkt dat er nog helderder keuzes gemaakt moeten worden.

- ☀ De milieueffectrapportage laat duidelijk zien dat er geen ruimte meer is voor verdere uitbreiding van landbouw, industrie of havens wanneer we op een traditionele wijze verder willen gaan. De MER laat zien dat zelfs als alle voorgenomen maatregelen worden uitgevoerd, de ambities vaak niet haalbaar zijn. Het heeft niet zozeer de voorkeur om de ambitie te verlagen (zeker niet op het gebied van natuur en milieu), maar zet wel vraagtekens bij de voorgenomen maatregelen. Gaan deze wel ver genoeg? De vraag is dan ook wat de provincie gaat doen met de uitkomsten van de MER en de Passende Beoordeling.

- 
- ☀️ Natuurinclusiviteit is nog niet de standaard in alle vier de uitdagingen. Het wordt nu nog vooral separaat benoemd bij natuur. Een verband tussen gezondheid en een groene, natuurlijke leefomgeving is aangetoond. Water voor de landbouw wordt anders behandeld dan water voor natuur, terwijl dat juist mooi samen kan gaan. Zie natuur niet als een apart thema, maar denk veel meer integraal over functies en landgebruik na.
 - ☀️ In de hoofdstukken over de Deltawateren gaat men voorbij aan de ongemakkelijke waarheid dat (toenemend) gebruik van de Deltawateren door recreatie, bebouwing en visserij de druk op de natuur nog verder laat toenemen. Ecologische doelen worden al lang niet gehaald en de trends zijn sterk negatief. Ecologische kwaliteitsverbetering wordt gepresenteerd als een voorwaarde voor succes van genoemde gebruiksfuncties, alsof die natuurkwaliteit een losstaand thema is. Helaas wordt de vinger niet op de zere plek gelegd. Er is een grens aan de draagkracht van de Deltawateren. In het begrip draagkracht zit voor ons ook het beschermen van kernkwaliteiten van Zeeland: stilte, donkerte en een natuurlijke omgeving. De Deltawateren hebben een intrinsieke en internationaal befaamde ecologische waarde en die staat ernstig onder druk. Het ontbreekt aan keuzes: wat staan we wel en niet toe in de Deltawateren?
 - ☀️ In het hoofdstuk over klimaatadaptatie gericht op de droogteperikelen missen we een betere regulering en handhaving op de onttrekking van grond- en oppervlaktewater. Er is nu al concurrentie tussen functies en gebruikers en dit zal door de klimaatverandering alleen maar toenemen. Zoet water is van levensbelang voor diverse functies in het landelijke gebied. Dit is niet alleen een technisch probleem, maar ook een sociaal-maatschappelijk probleem. Het veroorzaakt wantrouwen tussen sectoren en ook tussen gebruikers binnen de sectoren. In dit licht is het ook van belang om in de komende jaren de afhankelijkheid van de landbouw ten opzichte van zoet water te onderzoeken. Dit missen wij in de teksten. Dit sluit ook aan met de hierboven beschreven transitie naar duurzame landbouw. Qua grondwaterhuishouding in relatie tot droogteperikelen is het ook opvallend dat het Waterschap lijkt te missen in alle teksten. Zij staan aan de basis qua verantwoordelijkheid (beheer en handhaving) voor de (grond)waterhuishouding in onze provincie. Wij pleiten voor een gebiedsgerichte aanpak waarin de hele (grond)waterhuishouding wordt beschouwd en alle gebruiken en sectoren worden betrokken. Nu staat er vooral dat terreinbeheerders de natuurgebieden droogtebestendig inrichten; maar dat kan alleen in een gebiedsgerichte aanpak. In het kader van het Zeeuws Deltaplan Zoetwater praten we hier natuurlijk al over. Maar er is in dit traject nog weinig zicht op een succesvolle en integrale lange termijn aanpak. Overigens missen we ook in het thema zoet water onder de 'huidige situatie' de aandacht voor natuur. Nu lijkt dit thema vooral van belang voor de landbouw terwijl er juist in een gebiedsgerichte aanpak kansen liggen voor alle belangen die afhankelijk zijn van voldoende en gezond water.
- 

En als laatste wijzen wij u graag op onze Zeeuwse Natuurambitie, waarin we een route schetsen voor biodiversiteitsherstel in integraliteit met alle andere functies.

Kortom: Met vele bouwstenen zijn we in dit grootschalige participatietraject al van ver gekomen. Er ligt een goede basis die alle ambities beschrijft van en voor Zeeland. Wij vragen om een extra stap. Een stap van keuzes gebaseerd op twee existentiële bedreigingen voor Zeeland: klimaatverandering én biodiversiteitsverlies.

Met vriendelijke groet,

Mede namens Staatsbosbeheer, Nationaal Park Oosterschelde, Vereniging Natuurmonumenten,
Stichting Landschapsbeheer Zeeland, IVN Zeeland, Stichting Het Zeeuwse Landschap,

directeur

REACTIE VAN HET NETWERK ERFGOEDORGANISATIES OP HET VOORONTWERP PROVINCIALE OMGEVINGSVISIE

Deze reactie betreft een voorstel tot tekstaanpassingen in het Voorontwerp provinciale omgevingsvisie (deel A en B) m.b.t. bodem, archeologie, erfgoed en landschap.

NB: deze reactie bestaat uit het voorstel tot tekstaanpassingen (pagina 1-2) en de achterliggende onderbouwing (pagina 3-5). De aanpassingen zijn in *blauw* weergegeven.

Erfgoed (deel A, pag. 26)

Zeeland is een land van overkanten, de verbindingen over water waren en zijn nog steeds belangrijk. Als voormalig eilandenrijk hebben alle eilanden een eigen identiteit, zoals de wateren een eigen karakter hebben. Het Zeeuwse erfgoed is een belangrijke drager van *deze* identiteit; *erfgoed dat zeer divers is: woonhuizen, molens, kastelen en buitenplaatsen, maar ook het cultuurlandschap en groen, religieus, agrarisch, industrieel, maritiem, funerair, militair en archeologisch erfgoed. En niet te vergeten de streekdrachten, dialecten, tradities en de vele erfgoedobjecten en het vele archiefmateriaal die in musea en archieven zijn ondergebracht. Al dit erfgoed is het niet alleen waard om behouden te blijven, maar dient ook zoveel mogelijk – daar waar van toepassing – doorontwikkeld en ontsloten te worden. Dit betreft niet alleen monumentaal erfgoed, maar ook niet-juridisch beschermd erfgoed dat eveneens cultuurhistorisch waardevol en daarmee behoudenswaardig is.*

Erfgoed 'an sich' is al duurzaam; het heeft (al) een lange levensduur, daarbij is behoud en doorontwikkeling vanuit energetisch oogpunt gunstiger dan (sloop en) nieuwbouw. Ook kan het herbestemmen van erfgoed kansen bieden; bijvoorbeeld voor de woningvoorraad, maar ook in termen van de huidige maatschappelijke uitdagingen (duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie); juist de aanwezige en/of terug te brengen cultuurhistorische waarden dragen voor bewoners én omwonenden bij aan een prettige fysieke leefomgeving, zowel in stedelijke gebieden als op het platteland. Daarbij heeft het Zeeuwse erfgoed een belangrijke toeristische aantrekkingskracht. Daarom zouden belemmeringen voor herbestemming, bijvoorbeeld in de vorm van beleid ten aanzien van de woningcontingentering of verblijfsrecreatie, weggenomen moeten worden door het verlenen van vrijstelling voor erfgoed.

Doordat mensen erfgoed (fysiek of digitaal) kunnen beleven wordt het draagvlak om het te behouden en beschermen vergroot. Daarom zijn de Zeeuwse Erfgoedlijnen en het samenwerkingsverband Zeeuwse Ankers van groot belang en dat geldt ook voor het streven naar het verkrijgen van de status van UNESCO Geopark voor de Scheldedelta. Daarnaast liggen er nog vele kansen om het Zeeuwse erfgoed op innovatieve manier voor het publiek te ontsluiten. *Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor erfgoededucatie, dat als belangrijkste doel heeft de Zeeuwse bevolking kennis te laten maken met erfgoed in brede zin. Hiervoor wordt door verschillende aanbieders samengewerkt met zowel het primair en voorgezet, als het beroeps- en hoger onderwijs. Deskundigheidbevordering, waaronder het overdragen van erfgoedkennis en erfgoedvaardigheden (vakmanschap), die deels verloren dreigen te gaan, is hierbij een belangrijk speerpunt. Maar ook het erfgoedonderwijs aan volwassenen, zoals het doorgeven van ambachtelijke expertise aan volwassenen, verdient aandacht; niet alleen bij de jeugd maar ook bij volwassenen dient gestreefd te worden naar een toenemend historisch besef en meer waardering voor de eigen (fysieke) leefomgeving.*

Landschap en erfgoed (deel A, pag. 29)

De bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten worden beschreven, beschermd, *daar waar van toepassing doorontwikkeld* en beleefbaar gemaakt. Overheid en ondernemers *nemen deze kernkwaliteiten zoveel mogelijk als uitgangspunt* bij de locatiekeuze en

ontwerp voor nieuwe activiteiten. Op deze manier vormt erfgoed een inspiratiebron voor nieuwe ontwikkelingen en draagt het bij aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

11. Erfgoed (deel B, pag. 58-61)

Acties om doelen te realiseren> Subdoel 2: Erfgoed is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen

Actie 2.1 – Erfgoed benutten bij ruimtelijke ontwikkelingen

Rolverdeling (pag. 30)

De provincie neemt vanuit haar regierol het initiatief om per regio een omgevingsvisie - en daarmee een regionale visie op erfgoed - op te stellen. Bij het opstellen wordt het cultuurlandschap, als uiting van regionale identiteit, als uitgangspunt genomen. Dergelijke regionale omgevingsvisies, waarvan de desbetreffende gemeenten gebruik kunnen maken, bevorderen de interregionale samenwerking en leiden tot meer maatwerk. Dit is zeker van toepassing op unieke en grensoverschrijdende ensembles, zoals de Staats-Spaanse Linies. Wat betreft erfgoed gaan hieruit volgend minder cultuurhistorische waarden verloren, doordat beleid tussen gemeenten beter op elkaar is afgestemd.

Algemene opmerking:

Erfgoed komt op diverse plaatsen in deel A van de visie voor. Zo worden bijvoorbeeld de musea, die ook onderdeel uitmaken van het Netwerk Erfgoedorganisaties, geheel onder het kopje cultuur geschaard en niet onder erfgoed. Op deze manier is het niet eenvoudig een totaalbeeld van al het erfgoed in de visie te krijgen.

Het bovengenoemde voorstel komt voort uit zes aandachtspunten die in het kader van de achterbanraadpleging prov. Omgevingsvisie in de periode februari-maart 2021 zijn overeengekomen door de leden van de Werkgroep Omgevingswet van het Netwerk Erfgoedorganisaties. Deze zes aandachtspunten zijn:

1. Definiëring van erfgoed

Aanbeveling tekstaanpassing deel A, pag. 26:

Het Zeeuwse erfgoed is een belangrijke drager van onze identiteit. *Dit erfgoed is zeer divers: woonhuizen, molens, kastelen en buitenplaatsen, maar ook het cultuurlandschap en groen, religieus, agrarisch, industrieel, maritiem, funerair, militair en archeologisch erfgoed. En niet te vergeten de streekdrachten, dialecten, tradities en de vele erfgoedobjecten en het vele archiefmateriaal die in musea en archieven zijn ondergebracht. Al dit erfgoed is het niet alleen waard om behouden te blijven, maar dient ook zoveel mogelijk – daar waar van toepassing – doorontwikkeld en ontsloten te worden. Dit betreft niet alleen monumentaal erfgoed, maar ook niet-juridisch beschermd erfgoed dat eveneens cultuurhistorisch waardevol en daarmee behoudenswaardig is.* Doordat mensen

Aanleiding: In de visie wordt erfgoed niet onderverdeeld in categorieën, waardoor voor de doorsnee lezer niet duidelijk wordt wat allemaal onder het brede begrip erfgoed wordt verstaan. Daarnaast is het belangrijk om aan te geven dat veel van dit erfgoed, hoewel cultuurhistorisch waardevol en daarmee behoudenswaardig, geen juridisch beschermde status heeft.

2. Erfgoedvisie en bijbehorende concrete acties

Aanbeveling tekstaanpassing deel A, pag. 29:

De bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten worden beschreven, beschermd, *daar waar van toepassing doorontwikkeld* en beleefbaar gemaakt.

>>> Vooral de 'hoe-vraag' en in bepaalde mate ook de 'wie-vraag' (in opdracht van provincie en/of gemeenten?) wordt in deel A geheel niet en in deel B onvoldoende beantwoord! Een uitgewerkte erfgoedvisie met bijbehorende concrete acties ontbreekt! <<<

Overheid en ondernemers *nemen deze kernkwaliteiten zoveel mogelijk als uitgangspunt* bij de locatiekeuze en ontwerp voor nieuwe activiteiten. *Op deze manier vormt erfgoed een inspiratiebron voor nieuwe ontwikkelingen en draagt het bij aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.*

Aanleiding: In de visie wordt erfgoed veelvuldig genoemd en komt ook het belang van de link met toerisme tot uiting. Daarentegen ontbreken een duidelijke visie voor de (nabije) toekomst en bijbehorende concrete acties.

3. Zeeland als een land van overkanten

Aanbeveling tekstaanvulling deel A, pag. 26:

Start het erfgoedkopje met: *Zeeland is een land van overkanten, de verbindingen over water waren en zijn nog steeds belangrijk. Als voormalig eilandenrijk hebben alle eilanden een eigen identiteit, zoals de wateren een eigen karakter hebben.* Het Zeeuwse erfgoed is een belangrijke drager van *deze* identiteit...

Aanleiding: In de visie komt Zeeland te weinig naar voren als voormalig eilandenrijk, een land van overkanten. De voormalige eilanden hebben alle een eigen identiteit, zoals de wateren ertussen een eigen karakter hebben. Dit is de kracht van Zeeland, eenheid in verscheidenheid. Overigens niet alleen voor bewoners, maar zeker voor toeristen aantrekkelijk.

4. Het belang van erfgoededucatie/-onderwijs

Aanbeveling tekstaanvulling deel A, pag. 26:

De Zeeuwse bevolking kennis laten maken met erfgoed in brede zin is de belangrijkste doelstelling van erfgoededucatie. Hiervoor wordt door verschillende aanbieders onder andere samengewerkt met zowel het primair en voorgezet, als het beroeps- en hoger onderwijs. Deskundigheidbevordering, waaronder het overdragen van erfgoedkennis en erfgoedvaardigheden (vakmanschap), die deels verloren dreigen te gaan, is hierbij een belangrijk speerpunt. Maar ook het erfgoedonderwijs aan volwassenen, zoals het doorgeven van ambachtelijke expertise aan volwassenen, verdient aandacht; niet alleen bij de jeugd maar ook bij volwassenen dient gestreefd te worden naar een toenemend historisch besef en meer waardering voor de eigen (fysieke) leefomgeving.

Aanleiding: In de visie komt onvoldoende het belang van het brede spectrum van erfgoededucatie/-onderwijs tot uiting; erfgoed wordt geschaard onder het brede spectrum van cultuureducatie, daarbij ligt de focus op de jeugd (beperkte doel-/leeftijdsgroep).

5. Het belang van erfgoed voor de fysieke leefomgeving (herbestemming)

Aanbeveling tekstaanvulling deel A, pag. 26:

Laatste aanvullende regel van aandachtspunt 1> dat eveneens cultuurhistorisch waardevol en daarmee behoudenswaardig is. Erfgoed 'an sich' is al duurzaam; het heeft (al)een lange levensduur, daarbij is behoud en doorontwikkeling vanuit energetisch oogpunt gunstiger dan (sloop en) nieuwbouw. Ook kan het herbestemmen van erfgoed kansen bieden; bijvoorbeeld voor de woningvoorraad, maar ook in termen van de huidige maatschappelijke uitdagingen (duurzaamheid, energietransitie, circulaire economie); juist de aanwezige en/of terug te brengen cultuurhistorische waarden dragen voor bewoners én omwonenden bij aan een prettige fysieke leefomgeving, zowel in stedelijke gebieden als op het platteland. Daarbij heeft het Zeeuwse erfgoed een belangrijke toeristische aantrekkingskracht. Daarom zouden belemmeringen voor herbestemming, bijvoorbeeld in de vorm van beleid ten aanzien van de woningcontingentering en verblijfsrecreatie, weggenomen moeten worden door het verlenen van vrijstelling voor erfgoed. Doordat mensen erfgoed

Aanleiding: In de visie wordt te weinig het belang van erfgoed voor de fysieke leefomgeving benadrukt, zoals de kansen die herbestemd erfgoed kan bieden, ook in kader van de woningvoorraad. Daarentegen worden de cultuurhistorische waarden van erfgoed eerder als een barrière gezien, die duurzaamheids- en (daarmee) vaak sloopplannen in de weg staan.

6. Het belang van een kaderstellende rol van de provincie

Aanbeveling tekstaanvulling deel A, pag. 29

Aanvullend onder kopje: Landschap en Erfgoed

Alternatief> Aanbeveling tekstaanvulling deel B, pag. 58:

Aanvullend bij: Erfgoed maakt verschillen in karakter en identiteit van regio's zichtbaar.

Gelet op het eigen karakter van de diverse Zeeuwse regio's, samenhangend met de voormalige eilandenstructuur, is het wenselijk eveneens per regio een omgevingsvisie - en daarmee een regionale visie op erfgoed - op te stellen. De provincie zou, vanuit haar regierol, hiertoe het initiatief kunnen nemen. Bij het opstellen verdient het aanbeveling het cultuurlandschap, als uiting van regionale identiteit, als uitgangspunt te nemen. Dergelijke regionale omgevingsvisies, waarvan de desbetreffende gemeenten gebruik kunnen maken, zullen de interregionale samenwerking bevorderen en zullen tot meer maatwerk leiden. Bij een dergelijke werkwijze zullen tevens, wat betreft erfgoed minder cultuurhistorische waarden verloren gaan, doordat beleid tussen gemeenten beter op elkaar is afgestemd.

Aanleiding: In de visie komt wat betreft erfgoed de decentralisatie van bevoegdheden van provincie naar gemeenten duidelijk tot uiting, zonder dat een alternatief voor de overgangsfase wordt geboden. De Provincie zou in haar regierol bescherming moeten garanderen voor in de praktijk niet onaantastbaar gebleken erfgoed binnen de gemeentegrenzen.

Namens het Netwerk
Erfgoedorganisaties/de Werkgroep
Omgevingswet,

, 25 maart 2021

Van:

Aan: omgevingsvisie@zeeland.nl

Datum: 23-03-2021 om 11:03:37

Onderwerp: reactie North Sea Port op voorontwerp Omgevingsvisie op 23-03-2021 om 11:03:37

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief van 5 januari 2021 mail ik u hierbij kernachtig onze reactie vanuit North Sea Port op achterbanraadpleging voorontwerp van de Omgevingsvisie.

Nota Omgevingsvisie in vogelvlucht: Blz 19: NOVI gebied betreft niet alleen Terneuzen maar geheel Nederlands deel zeehavengebied van Vlissingen -tot en met Terneuzen.

Voorontwerp Omgevingsvisie:

Deel A:

Nogmaals opmerking over Novi-gebied North Sea Port district- Terneuzen.

Blz. 29: De kwaliteit van lucht, water, bodem, geluid en veiligheid is redelijk goed in Zeeland, maar voldoet nog niet overal aan de normen. Graag hier duidelijk aangeven is welke normen er dan exact nog worden overschreden.

Blz. 31: Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt alleen nog plaats op ruime afstand van woongebieden.

Gelet op huidige wegenstructuur langs woonkernen is dit naar onze mening geen houdbare uitspraak. Dit wordt nog versterkt door de volgende zin op blz. 39 in deel B van de ontwerp Omgevingsvisie: Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor nemen toe".

Tekstvoorstel: Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt in hoofdzaak nog plaats op ruime afstand van woongebieden.

Blz. 33 : Met name terugdringen van de stikstofuitstoot is nodig om meer ontwikkelruimte voor economische activiteiten te creëren.

Verzocht wordt om hieraan toe te voegen dat er ook beleidsmatige en regelgevende instrumenten moeten worden ontwikkeld die het behoud van emissiewinsten vanuit de bedrijven in ons Zeeuws zeehavengebied mogelijk maken, die weer voor economische ontwikkelingen in de Zeeuwse zeehavens kunnen worden ingezet.

Blz. 34: De grote zeehavens zijn voor het goederenvervoer goed bereikbaar over het water. Goederenvervoer per spoor is goed mogelijk richting het Nederlandse en Belgische achterland.

Deze zin weghalen, geeft verwarring. Komt later in verbeterde versie terug op blz. 35/36

Blz. 36: Daarnaast is er sprake van een toenemende aandacht voor milieukwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en circulariteit.

Onduidelijk waar deze zin op slaat en kan daarom volgens ons ook weg.

Deel B:

Blz. 76: De kwaliteit van de lucht, stilte, water, veiligheid en bodem is in Zeeland redelijk goed, maar voldoet nog niet overal aan de normen en dat wordt ook nog niet overal zo beleefd.

Laatste zin is onduidelijk. Wordt het niet zo beleefd dat het redelijk goed is?

Blz. 89 Ecologisch beheer: Provincie, gemeenten, waterschap en North Sea Port stellen een gezamenlijk programma op.
Deze specifieke werkafspraken is volgens ons nog niet gemaakt. Afspraak zou ook beter passen binnen gezamenlijke Ambitie 2030.

Blz. 104: Verzocht wordt om de afkorting van NSP niet te gebruiken, maar consequent de volledige naam North Sea Port te benoemen..

Blz. 107 subdoel 3: Er staat nu dat bestaande beleid wordt voortgezet. Omdat nieuwe Omgevingsvisie volgens ons geen partiele herziening is, maar een volledig nieuw document, wordt verzocht om ook bestaand provinciaal beleid omtrent de mogelijkheden van uitbreiding van zeehavengebieden in zijn geheel in deze nieuwe Omgevingsvisie over te nemen.

Blz. 116: Bij spoorwegen ontbreekt de realisatie van rechtstreekse spooraansluiting naar Antwerpen (VEZA), waardoor bestaand spoornetwerk ontlast wordt.

Blz. 117 Elektriciteitsnet: Toevoegen .. ontstaat een verzwaring, en mogelijke uitbreiding (bv in Zeeuws Vlaanderen), van het elektriciteitsnet

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

In 7.2.6 Milieu wordt het volgende gesteld: Doelstelling voor de bouwsteen milieu is tamelijk algemeen en -ook gezien de subdoelstellingen - niet erg ambitieus.

Gesuggereerd wordt dat het voldoen aan wet- en regelgeving onvoldoende uitdagend is. Naar onze mening wordt daar toch te snel voorbijgegaan aan de complexe opgave die bedrijfsleven op dit moment heeft om aan bestaande afspraken, vastgelegd in milieu- wet en regelgeving te voldoen en de proactieve rol voor de bedrijven die hiervoor benodigd is.

8.2.5 Transport en infrastructuur

Bij dit thema ontbreekt nu in het geheel de relatie met de energietransitie, terwijl juist dat aspect op een positieve wijze bijdraagt aan de verbetering van bijvoorbeeld het aspect natuur.

Met vriendelijke groet,

North Sea Port

Bijlagen: geen



BESTUURLIJK PLATFORM *de Bevelanden*

secretariaat:
Stenevate 10
Postbus 1, 4450 AA Heinkenszand
Telefoon: (0113) 238 496
Telefax: (0113) 561 385
e-mail:

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Uw kenmerk:
Uw brief van:
Onderwerp: Reactie op voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie

Ons kenmerk: **14 APR. 2021**

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

U heeft onze regio afgelopen periode de ruimte gegeven om inbreng te leveren voor de Zeeuwse Omgevingsvisie. Fijn dat u dit samen met de diverse betrokken Zeeuwse partijen oppakt. U stelt ons nu in de gelegenheid om te reageren op het voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie, versie januari 2021.

Thematische opgaven

Op 2 maart 2020 hebben we ons statement Regiovisie De Bevelanden aan uw college aangeboden om dit als bouwsteen mee te nemen in de Zeeuwse Omgevingsvisie. In dit statement werken we onze ambitie uit in vijf thematische opgaven waar we de komende jaren als regio op in willen zetten om onze positie, samen met de buurregio Tholen, als 'Vitale hart van Zeeland' te versterken:

1. Aantrekkelijk stedelijk woon- en vestigingsklimaat
2. Toekomstbestendig platteland
3. Energiek en geconcentreerd bedrijventerreinenaanbod
4. Uitgebalanceerde arbeidsmarkt
5. Kwalitatief hoogwaardige recreatie

Per opgave hebben we een aantal acties geformuleerd. De acties per opgave vragen om verdieping en dienen nader geconcretiseerd te worden. Dit gebeurt in het verdere proces en uitwerking in de Regiovisie.

De thema's uit ons statement passen voor een groot deel binnen de thema's zoals deze nu in het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie staan weergegeven. U wilt deze ook nadrukkelijk samen met ons oppakken. De Zeeuwse Omgevingsvisie en -verordening moeten de regio's en gemeenten de (beleid)ruimte bieden eigen keuzes te maken en deze uit te werken. In hoofdstuk 6 van deel A van de Zeeuwse Omgevingsvisie maakt u een korte verwijzing naar ons statement.

Wij vragen u in de Zeeuwse Omgevingsvisie en -verordening nog nadrukkelijker een

standpunt in te nemen ten aanzien van de arbeidsmigrantenproblematiek in relatie tot de Zeeuwse arbeidsmarkt en de huisvesting. Dit is voor onze regio een belangrijk thema, waarop we hebben ingespeeld door middel van het opstellen van een gezamenlijk beleidskader huisvesting arbeidsmigranten.

Daarnaast zien wij de afgelopen jaren een toenemende instroom van nieuwe inwoners in onze regio en de rest van de provincie. We verwachten dat door de corona-pandemie de instroom van nieuwe Zeeuwen verder zal toenemen. De positieve ervaringen met het thuiswerken en de behoefte aan meer rust en ruimte zal een verschuiving veroorzaken van de verstedelijkte gebieden naar de meer landelijke regio's. We hebben momenteel voldoende planologische capaciteit om onze woningbouwproductie voor de korte termijn hierop aan te passen. We vragen echter nadrukkelijk aandacht voor ondersteuning bij het versnellen van de nieuwbouw en een geactualiseerde en flexibele behoefteraming voor de langere termijn die met deze ontwikkeling rekening houdt, wat ruimte creëert voor nieuwe woningbouwinitiatieven.

Tenslotte vragen wij ook ten aanzien van de bedrijventerreinenprogrammering een zelfde flexibele houding in de Zeeuwse Omgevingsvisie en -verordening. De huidige ontwikkelingen vragen flexibiliteit in uitbreiding (adaptief programmeren) en een goede balans tussen verduurzamen, herstructureren en uitbreiden. Een te beperkte behoefteraming zorgt voor krapte op de markt, heeft een nadelige invloed op ons vestigingsklimaat en belemmert daarmee de economische ontwikkeling van onze regio.

Regiovisie, bidbook en doorontwikkeling Bestuurlijk Platform

Wij hebben u al eerder geïnformeerd over onze gezamenlijke ambitie als vijf Bevelandse gemeenten zoals vastgelegd in het bestuurlijk Statement Regiovisie De Bevelanden 'Hart van Zeeland'. Op dit moment werken we aan een verdere uitwerking van ons statement tot regiovisie. Daarnaast werken we binnen ons Bestuurlijk Platform aan een stevig triple helix-netwerk, een slagvaardige netwerksamenwerking om te komen tot een strategische agenda (bidbook). We laten met dit bidbook onze agenda zien die we met bedrijfsleven en kennisinstellingen willen oppakken en hoe we deze samenwerking organiseren. Daarnaast voeren we gesprekken met onze buurgemeenten over hoe zij willen meedoen en zoeken we uiteraard steun voor ons initiatief bij de Provincie en de Economic Board. Inmiddels zijn hiervoor al de nodige gesprekken (zowel ambtelijk als bestuurlijk) geweest. De komende maanden willen we dit verder met u oppakken.

Beide trajecten zullen wij in de eerste helft van 2021 – samen met onze stakeholders – verder uitwerken en concretiseren. We willen u vragen hier in de uitwerking van de Zeeuwse Omgevingsvisie rekening mee te houden.

Tot slot

Iedere gemeente zal voor zover nodig nog separaat een reactie indienen op het voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie.

Tenslotte wensen wij u veel succes met de verdere uitwerking van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Wij nodigen u daarnaast van harte uit om bij het vervolgproces van de voornoemde trajecten actief betrokken te zijn.

Met vriendelijke groet,
namens het Bestuurlijk Platform de Bevelanden

C. Weststrate, voorzitter Bestuurlijk Platform de Bevelanden

Van:

Aan: omgevingsvisie@zeeland.nl

CC:

Datum: 02-03-2021 om 21:15:14

Onderwerp: reactie concept Zeeuwse Omgevingsvisie op 02-03-2021 om 21:15:14

Met verwijzing naar het heden gevoerde telefonisch overleg met zowel de heer van de provincie als van de gemeente Schouwen-Duiveland, geef ik hierbij als betrokken Zeeuw, mijn visie op uw concept omgevingsvisie. In de eerste plaats merk ik op dat het wel een pittig stuk is om te lezen, ik was het niet meer gewend. Toch heb ik de moeite genomen het globaal te lezen. Het omvat dan ook veel onderwerpen, waar ik op een aantal onderwerpen zal ingaan en hopelijk iets toevoeg.

Algemeen

Ik mag aannemen dat de visie op een aantal punten wordt bijgesteld aan de hand van de gevolgen van Covid 19, die misschien wel deels, blijvend zijn. In dit verband noem ik het thuiswerken, waardoor naast de prijsdruk en schaarste aan bouwgrond, het wonen op het platteland aantrekkelijker wordt. De (blijvende)gevolgen voor de economie, bepaalde bedrijfssectoren w.o. de recreatie kunnen wel eens ingrijpend zijn. Of het vliegverkeer over heel de aarde met alle vakantiegangers weer terugkeert, is voor mij een grote vraag. Voor het binnenlands toerisme, wat in Zeeland een grote impact heeft, kan dit van grote invloed zijn. Probeer met uw deskundigheid deze aspecten mee te nemen.

Bevolkingsgroei/wonen

In uw visie gaat u na 2040 nog steeds uit van een afname van de bevolkingsgroei en toerisme. Voorshands betwijfel ik dit, gelet op de migratiedruk, al is het alleen al door de gevolgen van de klimaatverandering.

In uw visie legt u het accent te veel op de ontwikkeling van stedelijk gebied (pag 31). Zeeland kent dit eigenlijk alleen op Walcheren, Goes en Terneuzen. De plattelandsgemeenten in Zeeland doet u daarmee te kort. Schouwen-Duiveland als voorbeeld heeft alleen Zierikzee dat slechts 1/3 van het totaal aantal inwoners van de gemeente Schouwen-Duiveland vertegenwoordigt. De gemeente bestaat uit 13 kernen, zeker de grotere kernen met goede voorzieningen, worden met dit beleid tekort gedaan. Overigens heb ik mij wel verbaasd dat op de veel kleinere kernen in de gemeente Noord Beveland allerlei woningbouwlocaties zijn gecreëerd. Overigens wel mooie plannen en een verrijking van de dorpen. Op pagina 21 noemt u voorlopig een voorzichtige groei. Dit is naar mijn idee inmiddels volledig achterhaald. Als groei mogelijk wordt gemaakt en er voldoende bouwplannen komen is Zeeland van groei verzekerd. Zeker in Zeeland boven de Westerschelde is nauwelijks meer een woning te verkrijgen. Woningen worden dikwijls al verkocht voor dat ze in de verkoop komen. Voor de jeugd, zeker die nog willen blijven en ook voor de leefbaarheid in de kernen, is dit desastreus. Ik hoop dat u dit aspect zeker ter harte neemt.

5 sterren fietsprovincie

Als actieve fietser vind ik Zeeland, vooral door de aanleg van de buitendijkse- en verbindingsfietspaden tussen de dorpen, een top provincie op dit gebied. Als je rijdt over de Stormvloedkering, Zeelandbrug, Grevelingen-, Veerse- of Brouwersdam je krijgt er nooit genoeg van. Die 5 sterren zijn dik verdiend. Zelf heb ik het gelukkig nog niet nodig, maar de elektrische fiets is voor veel mensen een uitkomst, ook de toeristen maken daar veelvuldig gebruik van. Bebording van de routes naar de fietscafé's met oplaadpunt zou dit nog veraangename.

Zoet water/landbouw/Volkerak

U besteedt hier aandacht aan op de pagina's 30 en 51. Een oplossing voor de zoetwaterproblematiek voor de landbouw vind ik niet direct terug, al is men daar mee bezig zoals u wellicht ook weet. Een duidelijke visie hierop en ook over het Volkerak zou wenselijk zijn.

Visserij/gevolgen Brexit/windmolenparken/Grevelingen

Veel bedrijven in de mosselsector zijn al verdwenen, door schaalvergroting of overname door de handelaren. In Bruinisse heeft er in ieder geval een forse afslanking plaats gevonden. Het noemen van een aantal bedrijven zou ik dan ook weglaten. De gevolgen van de Brexit en plaatsing van windmolenparken op zee voor de visserij mis ik in uw stuk. De waterkwaliteit van de Grevelingen is m.n. bepalend voor de visserij. Deze is al jaren slecht. Zorg versneld voor een beperkt getij en doorstroming in de Grevelingen. De spuisluis in de Grevelingen ligt al jaren stil door het stroomopwekkingsproject. Doe er alles aan dat de Grevelingen vers water krijgt.

Energie

Als lid van Zeeuwind omarm ik alternatieve energie, echter geen zonneparken op kostbare landbouwgrond en overall windmolens. Uw standpunt hierin ondersteun ik. Willen we ooit aan de klimaatdoelen voldoen, zonder het land vol te zetten met windmolenparken, met alle overlast en horizonvervuiling van dien, zullen we naar andere drastische oplossingen moeten zoeken. Een tweede kerncentrale, eventueel bij Borsele, zou een oplossing kunnen zijn. De huidige zon- en windenergie levert slechts enkele procenten van de huidige energie behoefte. Waterstof en allerlei andere ontwikkelingen zullen nooit voldoende zijn. Zolang we datacentra toelaten in ons land als energie slurpers, zeker niet.

Zeespiegelstijging

De gevolgen van een mogelijke zeespiegelstijging zijn naar mijn idee onvoldoende belicht. Voor Zeeland, het woord zegt het al, land in zee, is dit actueler dan ooit. Kunnen we die dijken maar blijven verhogen of zijn de keringen en dammen voldoende. Onderzoek hiernaar, voor zover dit al dan niet gebeurt, is zeker noodzakelijk. Het idee van de Levende Delta van een stormvloedkering in de Westerschelde met een "2e maasvlakte" bij Zeebrugge sprak mij erg aan. Het blijven verdiepen van de Westerschelde en dijkverhoging ten gevolge van het klimaat is op termijn onverantwoord. Door de samenwerking tussen de haven van Antwerpen en Zeebrugge biedt dit wellicht mee mogelijkheden.

Een ander punt is een onderzoek naar alternatieve woonvormen op het water. Als de zeespiegel gaat stijgen zoals wordt beweerd, ontkomen we daar bijna niet aan en ruimte genoeg. Ik noem het maar zelf hoop ik dat het niet noodzakelijk is.

Dit is mijn bijdrage aan uw visie en hoop dat u er iets aan heeft.

Bijlagen: geen



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Provincie Zeeland
Gedeputeerde Staten
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Poelendaelesingel 18
4335 JA Middelburg
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 46 00
F 0118 62 29 99
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Sr. Adviseur Waterbeheer

T -

Datum 19 maart 2021
Onderwerp Achterbanraadpleging voorontwerp Zeeuwse
Omgevingsvisie en Omgevingsverordening

Ons kenmerk
RWS-2021/9176

Uw kenmerk
2004 1393

Bijlage(n)
1

Geacht college,

Dank voor de gelegenheid om te reageren op het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie en het voorontwerp van de Omgevingsverordening. Allereerst onze waardering voor de inzet en het resultaat dat nu voorligt. Na een breed participatietraject en diverse besprekingen in de integratiegroepen ligt er een relevante en duidelijke toekomstvisie op de leefomgeving van de Zeeuwse delta. Deze sluit goed aan bij de missie en focuspunten van RWS Zee en Delta en is daarmee een prima basis voor een goed partnerschap.

RWS Zee en Delta als gebiedspartner

U vraagt of u op ons mag rekenen in de uitvoering van de acties zoals die zijn opgenomen in de visie.

Zee en Delta werkt als eigenaar en beheerder van de Rijksinfrastructuur binnen Zeeland en de Noordzee aan het behoud van droge voeten, voldoende en schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water en aan betrouwbare en bruikbare informatie over ons areaal. Dit betreft de hoofdwegen, de hoofdvaarwegen, de watersystemen met waterkeringen en het Informatie-/ICT-netwerk hiervoor. Vanuit deze rol draagt Zee en Delta bij aan een veilige, leefbare en bereikbare delta.

Als beheerder van deze netwerken hechten wij veel waarde aan een goede samenwerking op zowel regionaal, nationaal als internationaal niveau. Samen met andere overheden en gebiedspartners werken we gezamenlijk vanuit gedeelde belangen aan maatschappelijke opgaven en streven we naar een duurzame ontwikkeling van Zeeland. Een samenwerking waarbinnen we leren van elkaars kennis en ervaring en onze netwerken ook grensoverschrijdend optimaal benutten.

Zo trekken we al goed samen op binnen het integrale samenwerkingsverband voor de Zuidwestelijke delta. Met als concrete voorbeelden daarbij de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050, het project Getij Grevelingen, het Kennisprogramma Zeespiegelstijging en de zoetwaterbeschikbaarheid. Maar ook op tal van andere dossiers werken we al goed samen. Denk aan verkeersveiligheid en de Regionale energiestrategie (RES). Belangrijke grensoverschrijdende afstemming vindt plaats in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie en de Internationale Scheldec commissie.

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Datum
19 maart 2021

Centrale uitdagingen in de Zeeuwse Omgevingsvisie

De geschetste ontwikkelingen en de vier centrale maatschappelijke uitdagingen in de Zeeuwse Omgevingsvisie sluiten aan bij de uitdagingen die het Rijk benoemt in zijn Nationale Omgevingsvisie. Net als u zien we dat de maatschappij verandert, het klimaat grilliger wordt en de techniek zich in een razend tempo ontwikkelt. Dit zorgt voor de nodige uitdagingen om onze taken en ambities waar te kunnen en blijven maken.

1. Uitstekend wonen en leven in Zeeland

Vanuit onze taken dragen wij bij aan een gezonde leefomgeving. Op het gebied van verkeersveiligheid trekken we al geruime tijd gezamenlijk op en voeren we hiervoor de nodige maatregelen uit.

Bij optimalisatie van weginfrastructuur is het vanwege de wisselwerking tussen het regionaal en rijks verkeersnetwerk van belang om vroegtijdig samen af te stemmen, zoals bijvoorbeeld in geval van de planstudie Deltaweg.

2. Balans in de grote wateren en het landelijk gebied

Voor een duurzame ontwikkeling is het essentieel om gebruik in balans te brengen met de omgevings- en natuurwaarden en de ondergrond, zowel van land als van water. De visie is hierover duidelijk met de geformuleerde ambitie dat de balans tussen de draagkracht van het systeem en het gebruik uitgangspunt is voor de economische ontwikkeling.

Voor de deltawateren werken we al geruime tijd samen in het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta. Hierin kijken we met elkaar vanuit de diverse invalshoeken naar de ontwikkelingen en opgaven in de Zuidwestelijke Delta gericht op een goede balans tussen ontwikkelen en beschermen. Dit heeft geresulteerd in een integrale Voorkeursstrategie voor de ZW Delta en de recente (natte) Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050. Voor de komende periode richten we ons samen met u op kennisontwikkeling (Kennisprogramma Zeespiegelstijging, Delta Kenniscentrum) en de gebiedsgerichte uitwerking van de handelingsperspectieven in de Gebiedsagenda.

Het versterken van de natuur en ecologie in de deltawateren staat hoog op onze agenda. Vanuit de Programmatische aanpak Grote Wateren werken we intensief aan herstel, zoals met het project Getij Grevelingen. Ook staat de evaluatie van de Natura 2000 beheerplannen van de deltawateren op de agenda en KRW maatregelen.

3. Duurzame en innovatieve economie

**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Samen met andere overheden en gebiedspartners streven we naar een duurzame ontwikkeling van Zeeland. Onze inzet is om onze infrastructuur te verduurzamen door energie te besparen, projecten circulair aan te pakken en na te gaan hoe we extra meerwaarde kunnen bieden voor het gebied.

Datum
19 maart 2021

De toegang tot de belangrijke havens van Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Gent en Antwerpen is en blijft belangrijk voor heel Nederland en West-Europa. Een goede aansluiting van het vervoer vanaf de Noordzee op het land en een vlotte doorvaart op de Westerschelde zijn daarvoor essentieel. Dat vergt goed nautisch beheer, maar vraagt ook om veilige en beschikbare verbindingen over land en de regulering via vergunningverlening en handhaving. We gaan de komende jaren onze hoofdinfrastructuur van wegen, sluizen, bruggen en waterkeringen verjongen, vernieuwen en verduurzamen.

De realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen en de Seine-Nord-corridor door Frankrijk faciliteren de groei van goederenvervoer in de nabije toekomst. Zeeland kan goed bijdragen aan een modal shift naar meer vervoer over water. Een focus op de potenties van de Schelde-Seine Nord-verbinding en Schelde-Rijnverbinding voor de binnenvaart is cruciaal.

4. Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland

In 2030 willen we energie- en klimaatneutraal zijn en in 2050 geheel circulair werken. Het areaal van Rijkswaterstaat (nat en droog) kan bijdragen om de nationale energietransitie in de regio mede mogelijk te maken. We hanteren hierbij actief onze landelijke areaalstrategie op het gebied van klimaat, energie en biodiversiteit en de Landschapsvisie deltadammen met oog op duurzame ruimtelijke kwaliteit. Zo bieden we op onze kunstwerken ruimte aan voor duurzame energieopwekking. Daarnaast verkennen we op verschillende locaties de mogelijkheden van drijvende zonnepanelen. De afspraken uit de RES zien we terug in de Omgevingsvisie.

De bescherming tegen overstromingen is één van onze belangrijkste taken. Klimaatverandering is een urgent probleem, maar (nog) niet acuut. Tot 2050 kunnen we de veiligheid garanderen met onze huidige strategie. We willen de werkzaamheden die uit klimaatverandering (o.a. zeespiegelstijging, wateroverlast) voortvloeien 'no regret' uitvoeren met oog op de decennia na 2050. Dat wil zeggen dat we in de plannen voor ons huidige beheer en onderhoud alvast rekening houden met langetermijntontwikkelingen.

In het kader van de KASZ sluiten we aan vanuit onze analyse en de Rijksstrategie Klimaatbestendige Netwerken. Daarin zal aan de orde komen wat het toepassen van het principe van meerlaagse veiligheid zal betekenen voor de infrastructuur.

Onder de paraplu van het landelijke Deltaprogramma wordt kennis ontwikkeld op gebied van waterveiligheid, zoet water en klimaatadaptatie. Via het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta maken we hiervoor de koppeling naar de delta ten behoeve van de integrale voorkeursstrategie Zuidwestelijke Delta.

Het Rijk is verantwoordelijk voor de nationale zoetwaterverdeling. De regionale zoetwaterbeschikbaarheid heeft directe connectie met de landelijke verdeling en aanvoer vanuit het hoofdwatersysteem. De landelijke strategie en de voorkeursvolgorde zoet water vanuit het Deltaprogramma Waterkwaliteit en zoet water is leidend voor ons beheer.

Gebiedsgerichte uitvoering

**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Datum
19 maart 2021

Vanwege de toenemende ruimtedruk is het voor Zee en Delta steeds complexer om beheer- en onderhoudstaken uit te voeren, zonder in de gebruiksruijmt van anderen te komen. De uitdagingen voor de langere termijn versterken dit bovendien. Het is voor ons van belang dat er gedragen duurzame keuzes worden gemaakt op basis van samenhangende perspectieven voor de toekomstige inrichting van de delta. Wij onderschrijven hiervoor de 4 afwegingsfactoren in de visie voor het maken van keuzes bij gebiedsgerichte ontwikkeling. Hierdoor zullen initiatieven toekomstgericht en samenhangend bijdragen aan de noodzakelijke transitie.

Het tempo en de gevolgen van klimaatverandering zijn onzeker. Deze onzekerheid over de toekomstige inrichting van de delta vraagt om adaptief te ontwikkelen en/of terughoudendheid met ingrepen en investeringen die kunnen botsen met de lange termijnscenario's. Daarbij is er nu de tijd om gezamenlijk kennis te ontwikkelen naar knikpunten en verkenningen te doen.

Vanuit Zee en Delta zullen we met watersysteemverkenningen naar de klimaatrobustheid van ons beheer bijdragen aan de doorkijk naar de langere termijn en verbindingen leggen met nationale en internationale netwerkontwikkelingen.

In het m.e.r. en de passende beoordeling is geconcludeerd dat het succes van het beleid afhankelijk is van de wijze waarop de ambities en acties concreet vorm gaan krijgen. Dit is nu nog niet duidelijk. Tevens is geconcludeerd dat voor het bereiken van de doelen een verdere integratieslag nodig is. Bijvoorbeeld door samenvoeging tot integrale bouwstenen.

Veel van de acties in de visie zijn al opgenomen in de bestaande (uitvoerings-) programma's van de verschillende samenwerkingsverbanden. De uitdaging is om hierin nu met elkaar concrete stappen te zetten naar gebiedsgerichte uitwerking en projecten. Dan kunnen we de opgaven en thema's verbinden. Bijvoorbeeld, bij het verkennen van de mogelijkheden van brede waterkeringszones als een optie voor de toekomst met meervoudige benutting vanuit diverse functies als landbouw en natuur. En ook bij de opgaven in het kader van de Omgevingsagenda Zuidwest Nederland; North Sea Port District, Kust en Delta en Transitie landelijk gebied.

Waarbij weliswaar niet alles tegelijk kan en het nodig is om de fasering af te stemmen.

Voorontwerp Zeeuwse Omgevingsverordening

De provincie heeft gekozen bij het voorliggende voorontwerp van de omgevingsverordening voor een beleidsneutrale omzetting van de huidige provinciale verordening. Vanwege de invoering van de Omgevingswet zijn de artikelen wel omgezet van het 'nee, tenzij' principe naar het 'ja, mits' principe.

Helaas ontbreekt het kaartmateriaal in het voorliggende voorontwerp. Hierdoor is een controle op de beperkingengebieden niet mogelijk. Vanuit uw ambtelijke organisatie hebben wij vernomen dat het kaartmateriaal pas bij het ontwerp bij de formele inspraakprocedure beschikbaar komt. Wij zouden er toch voor willen opteren om het kaartmateriaal eerder aan medeoverheden beschikbaar te stellen. Wij kunnen de beperkingengebieden dan ook eerder controleren en bij omissies hoeven wij geen zienswijze in te dienen. Daarnaast is het nog niet met zekerheid

te zeggen dat het kaartmateriaal beleidsneutraal kan worden omgezet. Er kunnen vanuit de inspraakronde of vanuit de visie nog wijzigingen optreden.

**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Datum
19 maart 2021

Tot slot

Ik waardeer het dat veel van onze eerdere inbreng in het traject door u is overgenomen. Zoals hierboven geschetst herkennen wij de verbinding met de ambities van RWS Zee en Delta in het voorontwerp van de Omgevingsvisie. Daarmee hebben we een goede gemeenschappelijke basis voor onze samenwerking. Om verder te komen is het van belang om deze verbinding ook in de volgende stap naar projecten, samenhangende toekomstgerichte keuzes en inzet van capaciteit met elkaar te houden.

In de bijlage vindt u ons tekstueel commentaar op een aantal onderwerpen in de voorliggende documenten.

Tot slot wensen wij u succes met het vervolg van dit traject.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
directeur Netwerkontwikkeling Rijkswaterstaat Zee en Delta

mevrouw drs. E.B. Alwayn

BIJLAGE: TEKSTUELE REACTIES RWS ZD OP VOORONTWERP ZEEUWSE OMGEVINGSVISIE

A = visie deel A

B = visie deel B

O = omgevingsverordening

nr	document	pagina	paragraaf	wijzigingsvoorstel
1	A	21	mobiliteit, 3e alinea	Rijkswaterstaat faciliteert de aanleg laadpunten op haar netwerk en is dus niet verantwoordelijk zoals in de tekst staat. Aanpassen. Zin: "De regionale wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor een netwerk van laadpunten door de gehele provincie voor de elektrische mobiliteit, de aanleg en onderhoud van snelfietsroutes en overige fietsinfrastructuur." Dan consistent met actie 4.1 in deel B bouwsteen 3, p15.
2	A	25	schema	bouwsteen zoet water (onder u tdaging 4) hier in het schema ander kader geven nl. <u>Sterke relatie</u> met de uitdaging
3	A	28	3.3 DW	toevoegen in laatste alinea: De voorkeursstrategie van het Deltaprogramma voor de Zuidwestelijke Delta...
4	A	29	3.3 deltawateren	KRW, N2000 en PAGW ook expliciet in deel A benoemen in paragraaf deltawateren als onderdeel van integrale voorkeursstrategie / gebiedsagenda; Voorstel als 2e alinea toevoegen zin: <i>Een ecologisch gezond watersysteem vormt de basis voor het gebruik van de deltawateren. Vanuit kaders zoals PAGW (Programmatiese Aanpak Grote Wateren), Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water (KRW) wordt in samenspraak met belanghebbenden structureel gewerkt aan het functioneel herstel en behoud van de ecologische kwaliteit van de</i>
5	A	42	Waterveiligheid	Zin Na 2050 voldoet deze niet meer nuanceren. De kern is dat na 2050 nog veel onzeker is, bijv. in welke mate de zeespiegel stijgt. en of/hoe de aanpak dan bijgesteld moet worden. <u>Na 2050 voldoet deze afhankelijk van de snelheid van de zeespiegelstijging mogelijk niet meer. Daarom wordt op basis van een landelijk Kennisprogramma Zeespiegelstijging verkend wanneer en welke alternatieve strategieën aan de orde zijn.</u>
6	A			De Grevelingen en Het Grevelingenmeer worden afwisselend gebruikt. Met oog op consequentie, overal Grevelingenmeer.
7	B	13	3 Mobiliteit, actie 1.2	Verwijderen rol Rijkswaterstaat in actie 1.2; ...Financiering door provincie, Rijk, Euregio Scheldemond.
8	B	42	schema	bouwsteen zoet water (onder u tdaging 4) hier in het schema ander kader geven nl. <u>Sterke relatie</u> met de uitdaging
9	B	53	10 DW, Grev	Zin suggereert dat zuurstofloosheid als een soort schimmel vanuit de diepte omhoog kruipt. Dat lijkt me een verkeerde en verwarrende voorstelling van zaken. Herformuleren zin; ...met een toenemende zuurstofloosheid, die zich voorheen beperkte tot de diepe delen, dit zich nu ook manifesteert in de minder diepe delen en dus in omvang is
10	B	53	10 DW, VZM	Aanpassen 2e alinea tav conclusies Deltares. In de tekst wordt de conclusie van Deltares over de klimaatrobustheid van het reguliere peilbeheer en de zoetwatervoorziening ten onrechte ook van toepassing verklaard voor waterkwaliteit, zwemwater, waterrecreatie etc. Aanpassen in overeenstemming met de conclusies van Deltares (zie bijgevoegd kader onder aan deze lijst) Ook de tekst over de randvoorwaarden dient gewijzigd, omdat deze niet duidelijk is over wat de randvoorwaarden voor peilbeheer en zoetwatervoorziening inhouden. Namelijk altijd voldoende aanvoer van zoet rivierwater en een niet te hoog oplopende kweldruk, beide zijn autonome processen waar wij als waterbeheerder geen vat op hebben en die van invloed zijn op de effectiviteit van het IZZS/zoutlekbeheersing Krammersluizen. Het is irt de zoetwaterbeschikbaarheid van belang te wijzen op nutriëntenproblematiek c.q. overlast door blauwalgen als gevolg van nutriëntenbelasting. Juist nu terugbrengen zout VZM op de lange termijn is geschoven d t probleem weer meer actueel is en is het dus zeker niet zo – in combinatie met de randvoorwaarden uit klimaatrobustheidsstudie - dat zoetwaterbeschikbaarheid d 'ruim' is gegarandeerd zoals op pagina 141 is gesteld.
11	B	55	10 DW, WS-alinea KGT	Aangepast tekstvoorstel alinea KGT ivm actualiteit; Voor het kanaal van Gent naar Terneuzen speelt op korte termijn een aantal ontwikkelingen die zowel invloed hebben op de waterkwaliteit en het waterpeil van het kanaal als op de scheepvaart. Aan de orde zijn knelpunten met het behalen van KRW-normen op chemie (stoffen) en het afgesproken minimum waterpeil. <i>Ingebruikname van de nieuwe sluis zal die ontwikkelingen versterken. Voor de beschikbaarheid van voldoende zoet water is het kanaal afhankelijk van de aanvoer vanuit Vlaanderen, terwijl die aanvoer onder druk staat door de klimaatverandering.</i> Verder is het onzeker wat op termijn de gevolgen zijn van mogelijke verzilting. <i>Vanuit de VNSC is een werkgroep gestart om de gevolgen van de klimaatverandering op het peilbeheer en verzilting te onderzoeken.</i> Vanu t het brede ruimtelijke perspectief in de Kanaalzone spelen er ook ontwikkelingen op de (middel)lange termijn.
12	B	55	10 DW, actie 1.1.	aanvullen rol RWS onder actie 1.1. ; Rijkswaterstaat beheert de Rijkswateren en -waterkeringen, ...
13	B	56	10 DW, acties	actie 1.1 rol RWS iets aanvullen: voert maatregelen uit om de ecologische en waterkwaliteit te verbeteren (PAGW, KRW, N2000) . En bij rollen provincie en waterschappen ook rol ogv waterkwaliteit regionale wateren op land hierbij ook noemen. Grensoverschrijdend effect. Juist als de oplossing ligt in de verbinding tussen hoofdwatersysteem en regionale -/ lokale aanvoer.

14	B	56	10 DW	bij actie 3.1 toevoegen rol Gebiedspartners bij ruimtelijke visies en het kader van de Gebiedsagenda ZW Delta; Het gaat hier om de coördinatie voor een <u>ruimtelijke</u> integrale gebiedsvisie. In deze is provincie of gemeente trekker. Andere partijen zijn wel gebiedspartner en <u>het kader is de natte Gebiedsagenda ZW Delta 2050</u> . > Wat is het onderscheid tussen doel 3 en doel 4?
15	B	73	13 Landschap; acties subdoel 2	Met oog op duurzame ruimtelijke kwaliteit heeft RWS in 2020 met beheerders in het gebied de Landschapsvisie Deltadammen ontwikkeld. Toevoegen in deel B aan Bouwsteen 13 <i>Landschap</i> (subdoel 2); <i>actie 2.3 Stapsgewijs implementeren Landschapsvisie Deltadammen. Deze visie is gericht op een duurzame ruimtelijke kwaliteit van de Zeeuwse Deltadammen. Rolverdeling: RWS eigenaar en waterkeringbeheerder van de dammen, faciliterend voor samenhangend proces uitwerking landschapsvisie; Provincie en Gemeenten implementeren in ruimtelijk beleid en beheer; beheerders uitvoeren van maatregelen</i> Aanvullen bij actie 2.1. rol: Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor beheer van de <u>Rijks</u> waterwegen (<i>ofwel Hoofdvaarwegennet</i>)
16	B	119	21 Transport en Infra	verwijzing naar mosselconvenant is niet actueel; Er staat in de tekst: <i>De productie (collecteren mosselzaad en opkweek ervan op percelen) gebeurt op basis van convenantsafspraken in de Waddenzee met de ngo's en het ministerie LNV. In 2020 is het convenant afgelopen.</i> Wat dan, noem de vervolgsafspraken.
17	B	122	22 Visserij, 2e alinea	De rol van LNV missen we bij de actie 2 (B-p122). Verleent de provincie nog vergunningen? Zo ja dan toevoegen visserij in derde kolom schema Deel A, 6.3 p 45
18	B	122	22 visserij	In RES Zeeland staat dat er gestreefd wordt naar een vermogen 100 mw in 2030. Dit is o.i. veel te optimistisch, gezien dat het om nieuwe technieken gaat die hier niet commercieel rendabel zijn. Bovendien maakt dit geen onderdeel uit van het regionale bod aan het rijk, dus je mag er niet op rekenen.; Nuanceren zin: <i>Energie uit water kan naar schatting ruim 100 MW bijdragen.</i> bijv ipv ruim <i>maximaal</i> of <i>wellicht</i> . Nb er is hiervoor in povi geen actie opgenomen, geen prioriteit.
19	B	128	23 duurzame energie, energie uit water	1-2eZin <i>In het oosten van Zeeland is zoet water vanuit het Volkerak-Zoommeer ruim beschikbaar voor de landbouw.</i> Deze zin dient te worden voorzien van de disclaimer die verwijst naar de correct geformuleerde randvoorwaarden in de tekst voor conclusies Deltares in bouwsteen 10 voor het VZM over de klimaatrobustheid van het peilbeheer en de zoetwatervoorziening van het VZM.
20	B	141	27 Zoet water	Het is iet de zoetwaterbeschikbaarheid van belang te wijzen op nutriëntenproblematiek c.q. overlast door blauwalgen als gevolg van nutriëntenbelasting. Juist nu terugbrengen zout VZM op de lange termijn is geschoven dit probleem weer meer actueel is en is het dus zeker niet zo – in combinatie met de randvoorwaarden uit klimaatrobustheidsstudie – dat zoetwaterbeschikbaarheid 'ruim' is gegarandeerd zoals op pagina 141 is gesteld.
21	B	141	27 Zoet water	Verordening is beleidsneutraal. Omzetting van nee, tenzij naar ja, mits is uitgevoerd. Kaartmateriaal ontbreekt hierdoor kunnen de beperkingengebieden niet gecontroleerd worden. <u>Verzoek om voorafgaand aan de formele inspraakronde het kaartmateriaal al bij medeoverheden te laten checken.</u>
22	O		algemeen	In de artikelen kunnen ook wijzigingen optreden naar aanleiding van inspraakreacties of vanuit de omgevingsvisie. Om alle partijen tijd te besparen is het handig om bij het ontwerp <u>een wijzigingslijst te hanteren of nog duidelijker de wijzigingen in de tekst in kleur (renvooi-versie) aan te duiden.</u>
10	B	53	10 DW, VZM aanvulling bij opmerking nr 10	Op de vraagstelling "Hoe lang kunnen de gebruiksfuncties van het Volkerak-Zoommeer met het huidige waterbeheer gehandhaafd blijven onder invloed van klimaatverandering?" geeft dit rapport als antwoord dat het regulier peilbeheer en de zoetwatervoorziening van het Volkerak-Zoommeer klimaatrobust zijn 1 m zeespiegelstijging (dat wil zeggen tot na 2100 volgens de klimaatscenario's) mits aan drie randvoorwaarden wordt voldaan: 1. De wateraanvoer door de Volkeraksluizen moet jaarrond circa 40 m³/s zijn. 2. De kweldruk mag niet substantieel toenemen boven de huidige (geschatte) waarde van 3 kg chlon 3. Na ingebruikname van de nieuwe IZZS (Innovatieve Zoet-Zout Scheiding) Krammersluizen moet tijdens lerend-implementeren de operationele aansturing worden geoptimaliseerd. Van de overige beheerdoelen en gebruiksfuncties wordt aangegeven dat de peilgrenzen voor wateroverlast en watertekort in dit onderzoek niet getoetst zijn, omdat het gebruikte model hiervoor niet geschikt is. Het is aannemelijk dat deze peilgrenzen vaker overschreden dan wel onderschreden worden de frequente met klimaatverandering. ... de functie noodwaterberging waarschijnlijk niet klimaatrobust is, hoewel een overschrijding van de drempelwaarde voor 2050 niet verwacht wordt. ... de functie scheepvaart klimaatrobust is tot 1 m zeespiegelstijging. ... de functies die direct of indirect gerelateerd zijn aan blauwalgen, een licht negatieve toetsing met betrekking tot klimaatrobustheid met de nodige onzekerheid hebben. Het betreft de functies waterkwaliteit (KRW), zwembad, waterrecreatie en woonomgeving. ... de water-gerelateerde natuur inclusief visstand en vogels als klimaatrobust wordt beoordeeld voor zover het waterbeheer van invloed is en met onzekerheid over het mogelijke effect van temperatuurstijging. De terrestrische natuur is niet beschouwd, omdat deze niet afhankelijk is van het waterbeheer. ... over de klimaatrobustheid van waterveiligheid in dit rapport geen uitspraak wordt gedaan. Dit is onderwerp van onderzoek in het lopende Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Geachte heer, mevrouw,

Gebr. Gresnigt Holding B.V. (hierna: 'Seasun') heeft kennisgenomen van het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 en de bijbehorende Omgevingsverordening. Graag maakt Seasun van deze achterbanraadpleging gebruik om haar visie op de voorontwerpen te geven. Voordat Seasun ingaat op de voorontwerpen, zal zij eerst haar betrokkenheid bij de (ruimtelijke) koersbepaling van Zeeland toelichten.

Inleiding

Seasun is een glastuinbouwbedrijf in de Willem-Annapolder (Kapelle) dat zich richt op de teelt van tomaten en paprika's. In 2000 heeft Seasun er met overtuiging voor gekozen om zich in Zeeland te vestigen. Graag wil Seasun haar bijdrage aan Zeeland continueren.

Seasun ziet zich in de nabije toekomst voor verschillende uitdagingen gesteld. De twee belangrijkste uitdagingen op dit moment zijn de verduurzamingsopgave en het aantrekkelijk blijven als werkgever en economische speler van formaat. Deze uitdagingen sluiten aan op de uitdagingen waarvoor de Provincie zich gesteld ziet: een goed woonklimaat, duurzame en innovatieve economie en een klimaatbestendig Zeeland.

Huisvesting internationale werknemers

De aantrekkelijkheid van Seasun als werkgever is in de visie van Seasun onder andere afhankelijk van het kunnen aanbieden van kwalitatief goede huisvesting aan internationale werknemers.¹ In het voorontwerp van de Omgevingsvisie is momenteel opgenomen dat bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied het uitgangspunt is. Seasun stelt voor om in de plannen voor de huisvesting van internationale werknemers op te nemen dat er projectmatig maatwerk mogelijk blijft op of in de directe nabijheid van een bedrijf. Op die manier wordt geborgd dat de nieuwbouw van woningen voor deze doelgroep '100% raak is',² en kan kwalitatief goede en toekomstbestendige huisvesting gerealiseerd worden.

Daar komt bij dat ontwikkeling van huisvesting voor internationale werknemers in bestaand stedelijk gebied over het algemeen niet met open armen door buurtbewoners wordt ontvangen. Het mes zou daarom aan meerdere kanten snijden als projectmatig maatwerk voor huisvesting van internationale werknemers op of in de directe nabijheid van een bedrijf mogelijk is.

In lijn met het voorgaande stelt Seasun dan ook aanpassing van paragraaf 5.1.3 Omgevingsverordening voor door middel van de toevoeging van een artikel, waarin (niet-kleinschalige) nieuwbouw op of in directe nabijheid van een bestaand bedrijf mogelijk wordt gemaakt ten behoeve van (internationale) werknemers. Op dit moment ontbreekt namelijk nog een regeling voor deze specifieke maar noodzakelijke categorie van woningbouw in de voorontwerpen.

Verduurzaming

In het voorontwerp van de Omgevingsvisie Zeeland 2021 wordt terecht benoemd dat de glastuinbouwsector nog een grote slag kan maken op het gebied van verduurzaming.³ Seasun is op dit moment vol aan de slag met invulling te geven aan de energietransitie.

¹ Subdoel 3: Inspelen op de behoefte aan specifieke segmenten op de woningmarkt. Voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie, deel B, p. 28.

² Actie 2.1 Adaptief programmeren, Voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie, deel B, p. 33.

³ Voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie, deel B, p. 63.

Zij wil daar uit overtuiging nog meer op inzetten. Eenvoudigweg ook, omdat als zij dat niet doet, Seasun in haar voortbestaan wordt bedreigd.

Het huidige fossiele energieverbruik van Seasun ligt rond de 1PJ. Seasun onderzoekt onder andere het gebruik van restwarmte en CO2 uit het Sloegebied en/of de Smokkelhoek om het fossiele energieverbruik te verminderen.⁴ Als zo'n warmte-rotonde vanuit het Sloegebied en/of de Smokkelhoek voor Seasun haalbaar is, zou dit een grote positieve spin-off hebben voor dorpen, steden en industriegebieden die in de buurt liggen van de geprojecteerde warmteleidingen. Wel brengt verdere verduurzaming een aanzienlijke diepte-investeringen met zich mee, die rendabel gemaakt dient te worden.

Seasun verzoekt de Provincie om naast uitbereiding in of aansluitend aan het concentratiegebied Oosterland, ook een dergelijke uitbreiding in of aansluitend aan het concentratiegebied Kapelle toe te staan (art. 5.1.6.1.3 lid 1 onder b voorontwerp Omgevingsverordening). In de Willem-Annapolder wordt middels grote windturbines al flink verduurzaamd en Seasun meent dat het vergroten van de kassen, om verdere verduurzaming te bewerkstelligen, slechts in zeer beperkte aanvaardbare mate afdoet aan de omgevingskwaliteiten. Dit mede gelet op het eveneens te dienen economisch belang.

In ieder geval verzoekt Seasun, mocht de Provincie een uitbereiding zoals bij Oosterland niet willen opnemen in het voorontwerp van de Omgevingsverordening, om de doorgroei naar 4 hectare in het concentratiegebied Kapelle niet afhankelijk te stellen van de sanering van kassen elders.

Verzoek

Seasun verzoekt uw Provincie om bovenstaande voorstellen mee te nemen in de vormgeving van de (ontwerpen van de) Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zeeland 2021.

Met vriendelijke groet,
namens Gebr. Gresniat Holdina B.V.

W.M. Gresnigt

⁴ Dit zou ook een gunstig effect hebben op het aspect 'circulaire economie', zoals beschreven in het Milieueffectrapport opgesteld voor de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021, p. 52.

Provincie Zeeland
T.a.v. Gedeputeerde Staten
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Onderwerp: Reactie Veiligheidsregio Zeeland op voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie

Geacht college,

Op 5 januari 2021 informeerde u ons per brief over de achterbanraadpleging van het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Veiligheidsregio Zeeland heeft op basis van de Wet Veiligheidsregio's de wettelijke taak om te adviseren over de beheersing van fysieke veiligheidsrisico's en het beperken en bestrijden van gevaren. Vanuit deze rol zijn wij als Veiligheidsregio Zeeland actief betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Wij hechten er veel belang aan om op het voorontwerp te reageren. Met deze brief bieden wij u onze reactie aan. In een eerder stadium hebben wij een ambtelijke reactie gegeven richting het Team Omgevingsvisie Zeeland, dit op onder meer de ruwe schets. De inhoud van deze reactie en daarbij behorende standpunten vervallen niet en blijven van kracht.

Voorop staat dat wij kunnen concluderen dat veiligheid voldoende aandacht krijgt in de huidige Omgevingsvisie. Wel hebben wij vanuit onze organisatie bij enkele bouwstenen nog aanvullingen. Deze zijn per bouwsteen in deze brief benoemd. Daarmee heeft onze reactie voornamelijk betrekking op deel B.

Bouwsteen woonomgeving

Actie 2.1 van subdoel 2 van de bouwsteen woonomgeving omvat een concrete actie voor het veilig inrichten van de omgeving. Als Veiligheidsregio Zeeland willen wij graag aansluiten bij de kernwaarden voor een veilige fysieke leefomgeving die zijn opgesteld door Brandweer Nederland. Wij adviseren om deze integraal op te nemen in de Omgevingsvisie onder actie 2.1. van de bouwsteen woonomgeving. De kernwaarden zijn als volgt:

1. De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede bepaald door (fysieke) veiligheid
2. Samen werken aan een veilige fysieke leefomgeving

- Crisisbeheersing en Rampenbestrijding
- Brandweezorg
- Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR)

Datum:
22/03/2021

Verzenddatum:
24/03/2021

Inlichtingen:

Tel.:
Fax: 0118-421101
E-mail:

Ons kenmerk:
VRZ/202100394

Uw kenmerk:

Blad:
1 van 5

Aantal bijlagen:
1

Adres:
Postbus 8016
4330 EA Middelburg
Segeerssingel 10
4337 LG Middelburg
info@vrzeeland.nl

Internet:
www.vrzeeland.nl

Bank:
IBAN:
NL06BNGH0285027956
BIC:
BNGHNL2G
t.n.v. Veiligheidsregio Zeeland

3. De leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor veiligheid:
 - a. Voorkomen of beperking van risico's vergroot de veiligheid
 - b. Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid
 - c. Bouwwerken en omgeving bieden bescherming
 - d. Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten
 - e. De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk.
Veiligheidsregio Zeeland wil bij dit punt ook graag wijzen op het belang van een adequate en toekomstbestendige bluswatervoorziening. Hiertoe kunnen de uitgangspunten uit de Handreiking Bluswater en Bereikbaarheid van Brandweer Nederland worden gehanteerd. Hiernaar wordt ook verwezen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (artikel 5.2) en bijbehorende nota van toelichting. In geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden wij graag vroegtijdig betrokken om te adviseren op bluswatervoorziening. Deze betrokkenheid van de Veiligheidsregio krijgt ook een wettelijke basis in de Wet Veiligheidsregio's.
 - f. Mensen krijgen bij crisis passende medische zorg
4. Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen

De kernwaarden zijn uitgewerkt in het document 'Inbreng veiligheidsregio's in omgevingsvisies - Kernwaarden' wat als bijlage bij deze brief is mee verstuurd. Door de kernwaarden te hanteren wordt de fysieke leefomgeving veilig ingericht. Niet alleen voor het beheersen van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (externe veiligheid), maar ook voor het beheersen van het risico op overstromingen of natuurbranden vormen deze kernwaarden prima uitgangspunten. Daarbij merken wij op dat een deel van deze kernwaarden al terugkomen in de Omgevingsvisie, zoals voldoende afstand en goede vluchtroutes.

De bouwsteen woonomgeving benoemt de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (chemische bedrijven en transportroutes) en de risico's van klimaatverandering (bijvoorbeeld het overstromingsrisico). Tevens gaat deze bouwsteen in op de aanwezigheid van kwetsbare objecten en de aandachts- en voorschriftengebieden die met de komst van de omgevingswet worden gerealiseerd. Als Veiligheidsregio Zeeland willen we bij deze bouwsteen nog wijzen op het risico van natuurgebieden in de nabijheid van woonkernen (bijvoorbeeld Nieuw-Haamstede). Dergelijke woonkernen lopen bij een natuurbrand veel risico. Door de klimaatverandering neemt dit risico toe. Dit is een belangrijk punt van aandacht.

Essentieel bij het bovenstaande is dat Veiligheidsregio Zeeland graag vroegtijdig in het proces van ruimtelijke ordening als adviseur betrokken wil worden. Zo kunnen wij in een vroeg stadium en proactief meedenken over een veilige fysieke leefomgeving.

Bouwsteen voorzieningen en evenementen

Bij evenementen is het belangrijk dat deze goed bereikbaar zijn voor hulpdiensten en dat er voldoende bluswater in de nabijheid is. Zeker bij grote evenementen met veel bezoekers is dit van belang. De locatiekeuze speelt hierin een grote rol. Veiligheidsregio Zeeland adviseert om voor grote evenementen terreinen buiten de stadskern aan te wijzen die hiervoor geschikt gemaakt kunnen worden. Dit kan opgenomen worden onder actie 3.1. van subdoel 3 van deze bouwsteen.

Voor wat betreft voorzieningen (bijvoorbeeld gebouwen, diensten en bedrijven) willen wij graag wijzen op de gevolgen van het centraliseren van voorzieningen op knooppunten zoals dat in de Omgevingsvisie (actie 1.2 onder subdoel 1 van deze bouwsteen) is benoemd. Dit raakt de kwaliteit van de brandweezorg. Door voorzieningen te centraliseren wordt werkgelegenheid uit de kleinere kernen weggehaald. Hierdoor neemt de beschikbaarheid van brandweervrijwilligers af, wordt de opkomsttijd van de brandweer groter en neemt het beschermingsniveau van objecten af.

Tevens willen wij erop wijzen dat bij de keuze van de locaties van nieuwe voorzieningen rekening moet worden gehouden met de bereikbaarheid van hulpdiensten en de aanwezige brandweervoorzieningen (brandweerposten) om de opkomsttijden binnen de afgesproken waarden te houden.

Bouwsteen Milieu

Binnen de bouwsteen milieu is ook aandacht voor externe veiligheid. Het beperken van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen is een subdoel binnen deze bouwsteen. Voor de volledigheid kan hierbij ook verwezen worden naar de kernwaarden voor een veilige fysieke leefomgeving en de rol van Veiligheidsregio Zeeland als adviseur. Voor de kernwaarden geldt dat deze, naast de bouwsteen woonomgeving, niet opnieuw volledig benoemd hoeven worden. Een verwijzing naar de bouwsteen woonomgeving in de bouwsteen milieu volstaat.

Bouwstenen havens en bedrijven en transport en infrastructuur

Voor wat betreft de bouwstenen havens en bedrijven en transport en infrastructuur concluderen we dat de adviesrol van de Veiligheidsregio bij de meeste subdoelen is benoemd. Voor havens en bedrijven willen wij als aanvulling nog meegeven dat wij onze adviesrol ook graag benoemd zien bij subdoel 3 'Bedrijventerreinen voorzien in een behoefte'. Voor transport en infrastructuur geldt deze aanvulling bij subdoel 1 'De capaciteit van de weginfrastructuur is voldoende om de verwachte toename van het verkeer op te vangen.'

Bouwsteen recreatie en toerisme

Voor de bouwsteen recreatie en toerisme willen we nog wijzen op de recreatieve verblijfplaatsen binnen natuurgebieden en duinlandschappen. Indien dergelijke gebieden door een natuurbrand verloren gaan, heeft dit veel impact op het toerisme. Veiligheidsregio Zeeland wil graag wijzen op dit aandachtspunt in relatie tot de uitbreiding van recreatieparken en campings.

De Omgevingsvisie beschrijft dat tot 2030 een grote toename wordt verwacht van het aantal toeristen in Zeeland. Voor Veiligheidsregio Zeeland is dat een punt van zorg. Met name gelet op de bereikbaarheid en doorstroming van wegen die ook voor hulpdiensten van belang zijn. Maar ook de beschikbare zorg- en ziekenhuiscapaciteit kan door de toestroom van toeristen (verder) onder druk komen te staan. Dit moet meegenomen worden in de afweging in hoeverre de groei van toerisme haalbaar en realistisch is. Risicocommunicatie richting toeristen kan een rol spelen om hen te informeren over aspecten gerelateerd aan veiligheid en gezondheid binnen Zeeland.

Bouwstenen duurzame energie en energietransitie

De bouwstenen duurzame energie en energietransitie zijn vanuit veiligheidsoogpunt sterk met elkaar verweven. Vandaar dat deze bouwstenen in deze brief in één keer worden behandeld. Voor duurzame energie en de energietransitie in het algemeen geldt dat dit altijd veiligheidsvraagstukken met zich meebrengt, zoals het veilig opladen en stallen van elektrische voertuigen en het realiseren van zonneparken. Veiligheidsregio Zeeland zet zich actief in voor een veilige energietransitie.

Bij de bouwsteen duurzame energie is de Veiligheidsregio benoemd als adviseur bij het realiseren van de opgaven voor windenergie en zonne-energie. Dit past binnen ons uitgangspunt om aan de voorkant betrokken te worden. Voor de volledigheid zien wij de Veiligheidsregio ook graag benoemd bij het realiseren van de opgave voor biomassa en biovergisting. Ook deze methodes brengen (nieuwe) risico's met zich mee waarbij onze adviesrol noodzakelijk is.

In een eerdere reactie op de bouwsteen duurzame energie heeft Veiligheidsregio Zeeland aangegeven om ook het realiseren van de opgave met betrekking tot het opslaan van hernieuwbare energie als actie op te nemen onder subdoel 1. Dit is nog niet gebeurd. Wij adviseren om dit nog te

doen met daarbij de rolverdeling zoals die ook bij de andere acties is benoemd, met daarbij Veiligheidsregio Zeeland ook benoemd als adviseur.

De bouwsteen energietransitie benoemt dat bij de overstap naar nieuwe energiedragers en het transport en opslag hiervan rekening moet worden gehouden met veiligheidsrisico's. Veiligheidsregio Zeeland onderschrijft dit ten zeerste. Graag willen wij bij deze bouwsteen ook onze vroegtijdige adviesrol benadrukken. Wij adviseren om de Veiligheidsregio in elk geval als adviseur te benoemen bij de acties behorend bij de subdoelen van deze bouwsteen.

Bouwstenen klimaatadaptatie en zoetwater

De bouwstenen klimaatadaptatie en zoetwater hebben vanuit veiligheidsoogpunt veel raakvlakken met elkaar. Klimaatverandering kan leiden tot droogte en watertekort. De Omgevingsvisie benoemt bodemverzakking als één van de gevolgen van droogte. Veiligheidsregio Zeeland wil meegeven dat bodemverzakking ook van invloed kan zijn op de constructieve veiligheid van gebouwen.

Met betrekking tot watervoorzieningen is de beschikbaarheid van bluswater voor de brandweer een belangrijk punt van aandacht. De beschikbaarheid van bluswater voor de openbare hulpdiensten komt steeds meer in het gedrang. Door waterleidingbedrijven wordt steeds vaker met kleinere diameters gewerkt, wat capaciteitsproblemen oplevert bij de hulpdiensten. Tevens is het open bluswater (sloten/greppels e.d.) door droogte steeds vaker niet beschikbaar. Momenteel participeert Veiligheidsregio Zeeland samen met de Zeeuwse gemeenten in het project 'Bluswater in Zeeland'. Dit project moet leiden tot een gezamenlijk beleid waarmee Zeeuws gemeenten kaders krijgen om te komen tot een toekomstbestendige bluswatervoorziening. De Zeeuwse Omgevingsvisie kan hier een rol in spelen door uitgangspunten te benoemen waarmee de beschikbaarheid van bluswater geborgd kan worden (zie ook de kernwaarden van Brandweer Nederland onder e bij de bouwsteen woonomgeving). Specifiek voor klimaatadaptatie is het realiseren van zoetwaterbassins een mogelijke optie om de aanwezigheid van voldoende bluswater te realiseren. Veiligheidsregio Zeeland denkt graag mee over de mogelijkheden hiervan en heeft bij dit onderwerp een rol als adviseur.

Een ander punt van aandacht in relatie tot klimaatadaptatie is het meer doen met minder grond. Dit kan als gevolg hebben dat er ook meer onder de grond gebouwd gaat worden met weer gevolgen voor (brand)veiligheid. Ondergrondse bouwwerken brengen uitdagingen met zich mee voor het optreden van de brandweer bij brand. Tevens is het de vraag of de geldende wet- en regelgeving de risico's voldoende afdekt. Het onder de grond bouwen is niet specifiek benoemd in de Omgevingsvisie, maar wij willen dit wel als mogelijk gevolg benoemen.

Tenslotte geldt ook voor de bouwstenen gerelateerd aan klimaat en zoetwater dat wij als Veiligheidsregio Zeeland hierbij graag betrokken willen blijven als adviseur en meedenker. Graag zien wij dan ook dat wij benoemd worden als adviseur bij de acties binnen deze bouwstenen. Dit is nu nog niet het geval.

Conclusie

Veiligheidsregio Zeeland concludeert dat er in het voorontwerp van de Omgevingsvisie aandacht is voor diverse veiligheidsthema's. Daarbij hechten we vooral belang aan het hanteren van de kernwaarden van Brandweer Nederland. Tevens vinden we het essentieel dat wij als organisatie vroegtijdig betrokken worden bij ontwikkelingen om vanuit onze expertise te borgen dat veiligheid wordt meegenomen. Dit doen we niet door achteraf eisen te stellen, maar door aan de voorkant mee te denken hoe provincie en gemeenten een ontwikkeling en daarmee de fysieke leefomgeving zo veilig mogelijk kunnen realiseren.

Wij hopen dat Provincie Zeeland zich kan vinden in onze aanvullingen en opmerkingen. Graag vernemen wij van u op welke wijze onze reactie wordt verwerkt in de definitieve Omgevingsvisie. Als Veiligheidsregio Zeeland blijven wij graag betrokken bij het verdere proces.

Voor eventuele vragen en opmerkingen kunt u contact opnemen met de opsteller van deze brief.

Het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Zeeland,
namens dezen,
commandant brandweer/bestuursecretaris,

E. van der Reijden

2018

Inbreng veiligheidsregio's in omgevingsvisies Kernwaarden



Versie 1.1

Werkgroep Planfiguren Omgevingswet

Brandweer Nederland

5-10-2018

Inbreng van Veiligheidsregio's in Omgevingsvisies

Kernwaarden

Vooraf

De nieuwe Omgevingswet brengt alle aspecten van de fysieke leefomgeving bij elkaar en biedt de veiligheidsregio's daarmee de mogelijkheid om hun adviesrol zoals die in de Wvr is verankerd, te vernieuwen: Op welke manier kunnen en willen de veiligheidsregio's invulling geven aan hun rol als adviseur 'nieuwe stijl'? Hoe willen zij het onderwerp fysieke veiligheid inbrengen? Welke aspecten hebben prioriteit en op welk moment in het proces kunnen die het beste naar voren worden gebracht, en op welke manier?

Veiligheidsregio's adviseren in alle stadia van ruimtelijke processen (van strategische documenten tot vergunningen) en richten zich op risico's die er toe doen (focussen). Advisering gebeurt vanuit een duidelijke visie op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Die visie bestaat uit een aantal richtinggevende principes voor een veilige en gezonde leefomgeving en is vertaald in algemene doelen en kernwaarden. In dit document heeft de werkgroep Planfiguren de Kernwaarden Veiligheidsregio's verder uitgewerkt: Kernwaarden 1 en 2 richten zich op participatie in het totstandkomingsproces van twee belangrijke instrumenten uit de Omgevingswet: omgevingsvisies en omgevingsplannen. Kernwaarde 3 bevat een aantal leidende ontwerpprincipes¹, de middelen, die ingebracht moeten worden om de leefomgeving op een veilige en gezonde² manier in te richten; zij vormen de inhoudelijke inbreng. Kernwaarde 4 richt zich op risicocommunicatie (bewustwording en bewustzijn van het risico) en crisiscommunicatie (tijdens een incident).

Het document "Kernwaarden Veiligheidsregio's" is een **intern werkdocument** voor de veiligheidsregio's.

Vertegenwoordigers vanuit de veiligheidsregio's kunnen het gebruiken wanneer zij bij overheden (op rijks-, provinciaal- of gemeentelijk niveau) aanschuiven voor advisering over een visie op, of de inrichting van, een duurzaam veilige en gezonde leefomgeving.

De kernwaarden bestaan uit een Slogan, een Toelichting en Implicaties. De Slogans en Toelichtingen richten zich vooral op de omgevingsvisies en zijn onderdeel van het document "Inbreng Veiligheidsregio's in Omgevingsvisies - Handreiking" van 2 oktober 2018. De Implicaties richten zich meer op de programma's en zijn een opmaat naar concrete maatregelen voor de omgevingsplannen. Brandweer Nederland werkt in een vervolgproject aan het opstellen van concrete maatregelen voor omgevingsplannen.

Deze versie is als een 'bevroren' vastgesteld door de werkgroep Planfiguren en de vakgroep omgevingsveiligheid (september 2018). Na verloop van tijd zal bezien worden of een actualisatie gewenst is aan de hand van de nieuwste inzichten.

¹ Ontwerpprincipes zijn een middel om tot een veilige fysieke leefomgeving te komen. Dit geldt voor mensen en vitale infrastructuur. Vitale infrastructuur betreft die producten, diensten en processen die bij uitval leiden tot maatschappelijke of economische ontwrichting. Binnen het domein fysieke veiligheid betreft dit met name de energievoorziening (gas en elektriciteit), drinkwatervoorziening, telecom/ICT, directe en indirecte effecten overstromingsrisico en het hoofdwegennet.

² Voor de visie van GHOR/GGD Nederland op een gezonde leefomgeving verwijzen we naar het levende document "Kernwaarden voor een gezonde leefomgeving", te vinden via: <https://www.ggdhorkennisnet.nl/thema/omgevingswet/publicatie/20423-kernwaarden-voor-een-gezonde-leefomgeving>.

Overzicht Kernwaarden Veiligheidsregio's

Kernwaarden Veiligheidsregio's	
Wettelijk kader (missie)	Het voorkomen, beperken en bestrijden van branden, rampen en crises.
Visie	Een duurzaam veilige fysieke leefomgeving
Doelen (waarden)	Veilige bouwwerken en omgeving Een zelfredzame en samenredzame samenleving Beschermen van (zeer) kwetsbare groepen Effectieve hulpverlening Continuïteit van de samenleving (waaronder zorgcontinuïteit en vitale infrastructuur)
Kernwaarden (waardes)	1. De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede bepaald door (fysieke) veiligheid 2. Samen werken aan een veilige fysieke leefomgeving 3. De leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor veiligheid: a) Voorkomen of beperking van risico's vergroot de veiligheid b) Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid c) Bouwwerken en omgeving bieden bescherming d) Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten e) De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk f) Mensen krijgen bij crisis passende medische zorg 4. Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen

KERNWAARDE 1

De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede bepaald door (fysieke) veiligheid

Toelichting

Het bevoegd gezag bepaalt het ambitieniveau voor de kwaliteit van de leefomgeving. Fysieke veiligheid is onderdeel van die omgevingskwaliteit^{3 4 5}. Een veilige leefomgeving draagt bij aan een goede omgevingskwaliteit, de continuïteit van de samenleving en verbetert daarmee het vestigingsklimaat voor burgers, bedrijven en instellingen in een gebied.

Implicaties

- De **veiligheidsregio's** adviseren en ondersteunen het Bevoegd Gezag (rijk, provincie of gemeente) in de bewuste, bekwame en integrale afweging van het belang van een veilige fysieke leefomgeving zodat het Bevoegd Gezag een gewogen en verantwoord besluit neemt^{6 7 8} waarin (fysieke) veiligheid is meegenomen.
- De **veiligheidsregio's** zorgen proactief voor vroegtijdige betrokkenheid bij (strategische) visievorming, voorgenomen ontwikkelingen en initiatieven op zowel nationaal, provinciaal als gemeentelijk niveau⁹.
- De **veiligheidsregio's** zorgen daarmee dat er bij ontwikkelingen en innovaties, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, circulaire economie en de energietransitie, aandacht is voor (fysieke) veiligheid.
- **Veiligheidsregio's** houden rekening met (zeer) kwetsbare groepen in het betreffende gebied.

³ Omgevingswet Artikel 1.3 'maatschappelijke doelen van de wet'

⁴ Omgevingswet Afdeling 3.1 'omgevingsvisies'

⁵ Omgevingswet Artikel 3.5 'inhoud programma'

⁶ Artikel 2.4 (omgevingsplan) Omgevingswet

⁷ Artikel 2.5 (waterschapsverordening) Omgevingswet

⁸ Artikel 2.6 (omgevingsverordening) Omgevingswet

⁹ Afdeling 8.3 'omgevingsvisie' Omgevingsbesluit (versie juni 2017)

KERNWAARDE 2

Samen werken aan een veilige fysieke leefomgeving

Toelichting

De veiligheidsregio's streven samen met betrokken partijen in een gebied, te weten bestuursorganen (rijk, provincies, gemeenten), maatschappelijke organisaties, initiatiefnemers, bedrijven en burgers, naar een veilige leefomgeving. Een veilige leefomgeving is een gezamenlijke verantwoordelijkheid, waarbij alle partijen hun verantwoordelijkheid voor hun deel van de risico's nemen¹⁰.

Implicaties

- **Alle betrokken partijen** kennen de risico's en de gevolgen van het initiatief in relatie tot de leefomgeving. Dit maakt een gewogen en verantwoord besluit mogelijk^{11 12}.
- **Alle betrokken partijen** leveren actuele informatie over risico's en de effecten op de leefomgeving, zowel burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties als bestuursorganen^{13 14}.
- **De veiligheidsregio's** geven betekenis aan de risico's van de voorgenomen ontwikkelingen en adviseren over manieren om een veilige fysieke leefomgeving te bereiken of te handhaven. Dit doen zij op basis van actuele informatie over de mogelijke risico's (bijvoorbeeld de inventarisatie in het regionaal risicoprofiel). De informatie is voor alle partijen inzichtelijk, toegankelijk en eenvoudig te vinden.
- **De overheid** is verantwoordelijk voor een veilige en gezonde leefomgeving door het bepalen van regels. De overheid houdt de veilige leefomgeving in stand door toezicht en handhaving van de regels.
- **Initiatiefnemers en bedrijven** dragen in hun plannen zorg voor een veilige fysieke leefomgeving.
- **Bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen** stimuleren (brand)veilig en gezond leven. Zorgondernemers bijvoorbeeld in relatie tot (brand)veilige woningen voor ouderen. Het programma 'Brandveilig leven' van de veiligheidsregio's is hiervan een voorbeeld.
- **Burgers** zijn zelf verantwoordelijk voor het voorkomen en beperken van risico's in hun eigen leefomgeving. De overheid kan burgers stimuleren en handvatten bieden om de eigen veiligheid te verhogen.

¹⁰ Afdeling 1.3 'zorg voor de fysieke leefomgeving' van de Omgevingswet

¹¹ Afdeling 2.1 'omgevingswaarden waarborgen van de veiligheid' Bkl (versie juni 2017)

¹² Afdeling 5.1 'instructieregels met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties' Bkl (versie juni 2017)

¹³ Artikel 48 lid 1 'informatieverstreking' Wvr

¹⁴ Artikel 15 lid 5 Wvr

Kernwaarde 3

De leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor fysieke veiligheid

Toelichting

De leefomgeving wordt aan de hand van de ontwerpprincipes voor fysieke veiligheid ontwikkeld. De veiligheidsregio reikt het bevoegd gezag de ontwerpprincipes voor een veilige leefomgeving aan¹⁵. In de ontwerpprincipes is sprake van een zekere volgorde : van het voorkomen van het risico, door bepaalde activiteiten niet toe te staan, tot acute hulpverlening bij een crisis.

Bij het ontwerpen van gebouwen en de inrichting van de omgeving kunnen ontwerpprincipes voor veiligheid worden meegegeven:

- A. *Voorkomen of beperken van risico's vergroot de veiligheid*
- B. *Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid*
- C. *Bouwwerken en omgeving bieden bescherming¹⁶*
- D. *Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten*
- E. *De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk*
- F. *De omgeving maakt passende medische zorg bij een crisis mogelijk (zorgcontinuïteit)*

¹⁵ Afdeling 1.3 'zorg voor de fysieke leefomgeving' van de Omgevingswet

¹⁶ Artikel 5.3 (toepassingsbereik (beperkt, zeer) kwetsbare gebouwen en locaties, Bkl (versie juni 2017)

Ontwerpprincipe A:**Voorkomen of beperking van risico's vergroot de veiligheid***Toelichting*

In het voorkomen of beperken van risico's wordt eerst gekeken naar manieren om de veiligheid aan de bron te verhogen en daarmee de oorzaak van het risico te verkleinen of weg te nemen; dit is de doorwerking van het voorzorgsbeginsel^{17 18}. Maatregelen aan de bron zijn de krachtigste manier om de fysieke veiligheid te verbeteren en verdienen dan ook de voorkeur. Veiligheid verhogende maatregelen aan de bron zijn sterk afhankelijk van het type bron (bijvoorbeeld natuurbrand, overstroming, grote brandcompartimenten, activiteiten met, en vervoer van, gevaarlijke stoffen, luchtvaart).

Implicaties

- Veiligheidsregio's moeten stimuleren dat bewust wordt stilgestaan bij de keuze om risico's te voorkomen, te beperken of weg te nemen, bijvoorbeeld:
 - Beperken van bepaalde activiteiten in (dichtbevolkte) gebieden.
 - Beperken vuurlast van opgeslagen stoffen.
 - Beperken opgeslagen hoeveelheden gevaarlijke stoffen.
 - Beperken faalkans systemen (bijv. in installaties, het aantal wissels of bij dijken/waterkeringen).
- Veiligheidsregio's stimuleren de beperking van risico's bij de bron door ruimtelijke, bouwkundige, installatietechnische en/of organisatorische maatregelen.

Ontwerpprincipe B:**Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid***Toelichting*

Als de veiligheid bij de risicobron niet (verder) verhoogd kan worden, dan is het belangrijk de omgeving zodanig in te richten dat het risico wordt beperkt. Dat kan door afstand te bewaren tussen de risicobron en de gebieden waar (zeer) kwetsbare groepen verblijven of waar vitale infrastructuur is gelegen. Zo worden aantallen slachtoffers, letsel, hinder, overlast en economische schade beperkt.

Een grotere afstand levert meer tijd op om het gebied veilig te verlaten; dat is vooral belangrijk voor de (zeer) kwetsbare groepen die zichzelf niet kunnen redden zonder hulp, zoals jonge kinderen in kinderdagverblijven, gehandicapten en zorgbehoevenden.

De onderlinge afstand tussen verschillende risicobronnen zorgt voor een beperking van domino-effecten, zoals het overslaan van brand naar een ander pand of gasexplosie bij bedrijven. Afstand voorkomt dat een incident voor een secundair incident in de omgeving zorgt. Naast afstand kan ook geografische ligging en vegetatie het risico verlagen.

Implicaties

- Veiligheidsregio's pleiten voor lage populatiedichtheid in de buurt van risicobronnen (door bijvoorbeeld lage bebouwingsdichtheid); hoge populatiedichtheid op grote(re) afstand van risicobronnen.
- Veiligheidsregio's stimuleren dat er bij de inrichting van gebieden aandacht is voor het beperken van de risico's:
 - Initiatieven, bijeenkomsten, evenementen of activiteiten waarbij mensen langdurig in een gebied verblijven vinden bij voorkeur op veilige afstand van de risicobron plaats, zodat effecten beperkt zijn.
 - De locatiekeuze van vitale infrastructuur, zoals zendmasten voor telefonie, internet en voorzieningen voor elektriciteit, ligt op veilige afstand van de risicobron.
- De afstand tot de risicobron is zodanig dat mensen zichzelf in veiligheid kunnen brengen en dat ook mensen die niet zelfredzaam zijn in veiligheid kunnen worden gebracht.
- Gebieden en/of functies met risico's zoals plasbrand, explosie, toxische wolk, natuurbrand, overstromingen, waarvoor mensen direct moeten vluchten bij calamiteiten, zouden niet toegankelijk moeten zijn voor groepen zeer kwetsbare mensen, tenzij voorzieningen zijn aangebracht die een veilig verblijf mogelijk maken.
- Veilige gebieden bieden een beter vestigingsklimaat voor bedrijven door minder kans op verstoring van het productieproces.
- Veiligheidsregio's adviseren het Bevoegd Gezag, op basis van een bewuste afweging, of clustering van risico's en/of risicobronnen een gewenste ontwikkeling is.

¹⁷ Artikel 1.7 '(activiteit met nadelige gevolgen)' van de Omgevingswet

¹⁸ Artikel 3.3 'Doorwerking beginselen: voorzorgsbeginsel' van de Omgevingswet

Ontwerpprincipe C:

Bouwwerken en omgeving bieden bescherming¹⁹

Toelichting

Als de veiligheid bij de risicobron niet (verder) verhoogd kan worden, en voldoende afstand tot de risicobron niet kan worden gegarandeerd, dan is het (extra) belangrijk dat zowel de gebouwen als de omgeving mogelijkheden bieden om te schuilen. Dat kan door bewuste keuzes te maken in bijvoorbeeld gebiedsindeling, locatiekeuzes, manier van bouw, het type bebouwing en de inrichting van gebouwen.

Implicaties

- Bouwkundige, installatietechnische en organisatorische maatregelen in bouwwerken beschermen vitale infrastructuur en mensen tegen risico's in de omgeving.
- Voor de vitale infrastructuur wordt daarmee de continuïteit van de samenleving gewaarborgd.
- In gebouwen en gebieden kunnen, afhankelijk van de risico's, extra maatregelen nodig zijn voor (zeer) kwetsbare groepen²⁰.
- De bescherming door gebouwen geldt in de gehele levenscyclus van een gebouw, dus veilig (ver)bouwen, beheren, transformeren en slopen.
- In wijken en gebieden zijn opvangplaatsen benoemd waar geschuild kan worden ten behoeve van evacuatie. Ook kunnen voorzieningen zijn aangebracht voor scenario's, zoals gevaarlijke stoffen, hoogwater, extreem weer en verstoring van de vitale infrastructuur.
- Veiligheidsregio's adviseren over het aanbrengen van ruimtelijke, bouwkundige, installatietechnische en/of het nemen van organisatorische maatregelen om gedurende langere tijd mensen en vitale infrastructuur te beschermen en/of de gevolgen van een incident te beperken. Deze maatregelen kunnen meerdere functies hebben in de ruimte, bijvoorbeeld voor kleinschalige recreatie of natuur.
- Een bepaalde functie in een gebouw biedt bescherming (buffer), bijvoorbeeld een parkeergarage aan de risicovolle zijde van een gebouw.

Ontwerpprincipe D:

Bouwwerken en gebieden zijn veilig en snel te verlaten

Toelichting

Als de gebouwen onvoldoende bescherming bieden bij incidenten, is ontruiming een maatregel om slachtoffers te voorkomen. Bij het ontwerp van gebouwen moet daarom rekening gehouden worden met vluchtroutes.

Als gebieden onvoldoende bescherming bieden bij incidenten, kan evacuatie slachtoffers voorkomen. (Gebieds-) ontsluitingswegen stelt mensen in staat om tijdig een veilige omgeving te bereiken. De aanwezigheid van goede en duidelijke vluchtroutes in een gebied vergroot de zelfredzaamheid en samenredzaamheid van mensen.

Implicaties

- De bouwwerken, directe omgeving en gebieden worden zo ingericht dat aanwezigen in geval van een incident makkelijk en snel van een risicobron af kunnen vluchten om naar een veilige plaats. De vluchtroutes (ook in gebouwen) zijn ook geschikt voor mensen met een beperking en voor hulpdiensten, die gewonden in veiligheid brengen.
- Bij voorkeur zijn de vluchtroutes en de aanrijdroutes voor hulpverleningsdiensten gescheiden.
- Vluchtroutes moeten tijdens incidenten beschikbaar blijven (bijvoorbeeld bij overstromingen).
- Het (hoofd)entree en vluchtroutes in een gebouw bevinden zich aan de gebouwszijde die van het risico in de omgeving is afgekeerd.
- De vluchtroutes zijn o.a. via bewegwijzering bekend bij degenen die verblijven in het gebied.
- De capaciteit van de vluchtroutes past bij de populatiedichtheid van het gebied, rekening houdend met tijdelijke populaties, zoals toerisme en evenementen.
- Informatie over het incident (crisiscommunicatie) kan in het gebied ontvangen worden, zodat mensen weten wat er aan de hand is en wat ze moeten doen.
- De vitale infrastructuur voor het verspreiden van informatie (crisiscommunicatie) is waar nodig beschermd tegen de effecten van incidenten.
- De opvangmogelijkheden voor de bewoners en gebruikers in het veilige gebied zijn idealiter afgestemd op de omvang van de populatie en veilig te bereiken via de vluchtroutes.

¹⁹ Op termijn: Resultaten 'Project Veiligheid voor mensen op buitenlocaties' toevoegen

²⁰ Artikel 5.3 toepassingsbereik (beperkt, zeer) kwetsbare gebouwen en locaties, Bkl (versie juni 2017)

Ontwerpprincipe E:***De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk******Toelichting***

Een weloverwogen inrichting van de fysieke leefomgeving draagt bij aan snelle en effectieve hulpverlening. Hulpverleners kunnen sneller optreden als de bereikbaarheid en aanrijdroutes van gebieden, bouwwerken, bedrijven en evenemententerreinen doordacht is. Zo kunnen zij mensen sneller bereiken en in veiligheid brengen (bijvoorbeeld met ambulances).

Toegesneden voorzieningen voor bluswater zorgen voor een snelle en effectieve bestrijding van incidenten, waardoor de gevolgen van incidenten beperkt worden.

Hulpdiensten kunnen effectief optreden als ze beschikken over actuele informatie over de verblijfplaatsen van (zeer) kwetsbare groepen, de risico's en mogelijke effecten op de fysieke leefomgeving.

Implicaties

- Aanrijroutes en toegangswegen zijn geschikt voor een snelle opkomst van het materieel van de hulpverleners en voor het afvoeren van gewonden. Opstelplaatsen voor het materieel zijn beschikbaar. Gebieden zijn voor hulpverleners van meerdere kanten en windrichtingen te bereiken.
- In het gebied is bluswater beschikbaar. De hoeveelheid en de wijze waarop bluswater beschikbaar is, is afgestemd met de hulpdiensten. Een bluswatervoorziening als onderdeel van een doorlopend watersysteem, kan ook een andere functie hebben zoals visvijver of recreatieplas.
- Watersystemen zijn zodanig ingericht dat de verspreiding van (vervuild) bluswater beperkt blijft, waardoor (langdurige) milieuschade wordt voorkomen.
- Het plaatsen van een functie voor (zeer) kwetsbare groepen in de nabijheid van een risicobron geeft een extra belasting van de hulpdiensten bij een dreigend of daadwerkelijk incident. Dit vraagt dat:
 - De informatievoorziening over specifieke zorgbehoevenden geregeld is, bijvoorbeeld patiënten met thuisbeademing, trapliften etc.
 - Hulpverleningscapaciteit ingezet moet worden voor het beschermen en/of evacueren van deze groepen.
 - De hulpverleningscapaciteit groter moet zijn.
- Initiatiefnemers dragen bij aan informatie voor de hulpdiensten, waardoor deze kunnen beschikken over actuele informatie over de risico's en de effecten op de leefomgeving.

Ontwerpprincipe F:***Mensen krijgen bij crisis de passende medische zorg (zorgcontinuïteit)******Toelichting***

Zorgcontinuïteit betekent dat de zorg te allen tijde gewaarborgd moet zijn. Onder zorgcontinuïteit wordt de planvorming en handelingen verstaan die zorginstellingen verrichten ter voorbereiding op, tijdens en na een ramp of crisis om de zorg die zij leveren te continueren.

Calamiteiten en rampen hebben een grote invloed op de zorgvraag en het zorgaanbod en daarmee op de continuïteit van zorg binnen de gehele zorgsector. Wanneer door een crisis veel vraag is naar zorg, kunnen hulpverleners dit mogelijk niet leveren of kunnen geplande operaties niet doorgaan.

Implicaties

- De verwachte zorgvraag en de hoeveelheid en aard van de zorgaanbieders moet meegenomen worden als voorwaarde bij de inrichting van een gebied.
- Actuele kennis- en informatiepositie in het GHOR ketenpartnernetwerk: ook waar meerdere zorgaanbieders actief zijn moet de aard en het aantal van personen die zorg behoeven goed in beeld zijn.
- De bijstand moet op orde zijn.
- Ketenpartners zijn voorbereid op incidenten. HIROP's, OK's en IC's moeten blijven functioneren bij stroomstoringen.
- Het zorgaanbod moet afgestemd zijn op de omvang van de hulpvraag en te verwachten gezondheidseffecten.

Kernwaarde 4

Mensen zijn bekend met de risico's en weten hoe te handelen

Toelichting

Een samenleving is nooit zonder risico's. Inzichtelijk maken van de risico's (transparantie) en het bieden van een daaraan verbonden handelingsperspectief, draagt bij aan de zelfredzaamheid en samenredzaamheid van bewoners.

Mensen die in een gebied wonen, werken of verblijven weten welke risico's op hen van toepassing zijn, hoe ze zich kunnen voorbereiden en wat ze kunnen doen in crisissituaties. Daarbij hoort ook kennis van de inrichting van de omgeving en handelingsperspectieven.

De risicocommunicatie vooraf, zoals hierboven beschreven moet onderscheiden worden van crisiscommunicatie tijdens een crisissituatie.

Implicaties

- Informatie over risico's en inrichting van de omgeving is toegankelijk, actueel en makkelijk te vinden voor iedereen.
- Risicocommunicatie en crisiscommunicatie wordt door gemeenten en veiligheidsregio's ingezet voor het vergroten van het inzicht, veiligheidsbewustzijn, de zelfredzaamheid en samenredzaamheid van mensen²¹.
- Gemeenten en veiligheidsregio communiceren actief en continu over risico's en handelingsperspectieven tijdens crisissituaties. Zij gebruiken daarvoor (digitale) communicatiemiddelen die aansluiten op verschillende doelgroepen.
- Burgers hebben een eigen verantwoordelijkheid om op de hoogte en voorbereid te zijn op de risico's en weten hoe ze moeten handelen in geval van een incident. Bedrijven en organisatoren informeren hun gasten, werknemers en overheden over risico's en het handelingsperspectief tijdens crisissituaties (bijvoorbeeld organisatoren van evenementen, uitbaters van openbare gebouwen, horeca, recreatieterreinen, campings). Zo nodig zijn omroepinstallaties wenselijk.
- Gemeenten en veiligheidsregio's stimuleren burgers en bedrijven om zich voor te bereiden op een calamiteit. Het gaat dan om bekendheid over risico's in die specifieke omgeving, hoe mensen ze zich daarop kunnen voorbereiden en wat ze moeten doen in het geval van calamiteit. Daar hoort ook kennis van de inrichting van de omgeving bij.
- Waar mogelijk ontwikkelen bewoners zelf actieve netwerken waarmee een snelle signalering mogelijk is bij incidenten.
- (Zeer) kwetsbare groepen zijn groepen mensen die niet (voldoende) in staat zijn informatie over risico's op het gebied van veiligheid te verkrijgen en/of te interpreteren. Daarmee kunnen ze geen invulling geven aan hun eigen verantwoordelijkheid om op de hoogte en voorbereid te zijn op de risico's en weten hoe ze niet hoe te handelen in geval van een incident. Dit kan zijn doordat groepen onbekend zijn met de risico's²², risicocommunicatie hun niet (voldoende) bereikt²³ of omdat zij fysiek niet in staat zijn te handelen²⁴. Voor deze doelgroepen moeten aanvullende maatregelen overwogen worden.

²¹ Art 7, 46 en 48 WVR; Besluit Informatievoorziening Rampen (BIR) art. 5, 5a, 7, 8, 9

²² Onbekend met risico's en daardoor een verminderd of geen begrip voor risico's zijn: analfabeten en laaggeletterden, doven en slechthorenden, toeristen, migranten

²³ Onvoldoende bereik crisisinformatie (NL-Alert, de sirene, radio en andere mensen) naar: doven en slechthorenden, toeristen, migranten

²⁴ Groepen mensen die fysiek niet in staat zijn zelfstandig te vluchten zijn: basisscholen en scholen voor bijzonder onderwijs, zorginstellingen, bejaardenhuizen, ziekenhuizen, kinderdagopvang, aanleunwoningen bij zorginstellingen of bejaardenhuizen, dagverblijfplaatsen voor minder zelfredzame personen (bv. sociale werkvoorziening), cellencomplex(en) of daarmee gelijkgestelde inrichtingen

Aan het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Datum:
23 december 2020

Betreft:
Advies inzake voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Geacht College,

Bij brief van 10 november jl. heeft u ons het eerste concept voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 (versie 5 november 2020) toegestuurd, met het verzoek om hierover inhoudelijk te adviseren. Ons advies treft u onderstaand aan. Gelet op de omvang van de Zeeuwse Omgevingsvisie en de diversiteit aan onderwerpen en thema's, die daarin aan bod komen, gaat ons advies vooral in op een aantal sociaal-economische thema's.

Arbeidsmarkt (pag. 32 en deel B hoofdstuk 17)

Het bestuur van SER-Zeeland herkent zich onvoldoende in een aantal (beschrijvende) passages op pag. 32 en in hoofdstuk 17 van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Hieruit ontstaat ten onrechte het beeld dat de problematiek op de Zeeuwse arbeidsmarkt relatief gering is en dat het probleem vooral ligt bij de bedrijven die door de krapte op de Zeeuwse arbeidsmarkt een gebrek aan personeel hebben. Daarmee wordt voorbij gegaan aan het feit dat ook in Zeeland veel mensen, die zich kunnen en willen inzetten voor de arbeidsmarkt, "aan de zijlijn" staan en al geruime tijd geen betaald en zinvol werk kunnen verrichten. Meer dan 12.000 Zeeuwen zitten in een uitkeringssituatie. Ook het aantal werklozen met een afstand tot de arbeidsmarkt is nog steeds te hoog. In onze optiek is het een belangrijke taak van de Zeeuwse overheden om zich samen met de sociale partners ervoor in te zetten dat deze mensen zinvol en betaald werk kunnen gaan verrichten. Deze inzet vindt ook al plaats, maar de vraag is of, gelet op bovenstaande aantallen, het voldoende is of dat het anders moet. Als er meer werklozen inzetbaar zijn voor de arbeidsmarkt is dit niet alleen positief vanuit het streven naar een inclusieve arbeidsmarkt, maar draagt het ook bij aan de gewenste verruiming van het aanbod op de Zeeuwse arbeidsmarkt.

Daarnaast valt het ons op dat u zich vooral richt op de kwantitatieve mismatch tussen vraag en aanbod op de Zeeuwse arbeidsmarkt. Daarmee blijft de groeiende kwalitatieve mismatch onderbelicht. Anders dan vermeld is in de Omgevingsvisie, hebben volgens ons ontwikkelingen als digitalisering, robotisering en verduurzaming (circulair, duurzame energieopwekking en energiebesparing) wel degelijk grote gevolgen voor de Zeeuwse economie. Juist de Zeeuwse economie zal met de gevolgen daarvan geconfronteerd worden, omdat relatief veel werknemers een MBO 1 of 2-opleiding hebben gevolgd. Door digitalisering en robotisering staat de werkgelegenheid van deze werknemers onder druk, terwijl er nog steeds tekorten zijn aan MBO-ers niveau 3 en 4 (zie ook ons advies naar aanleiding van het

rapport van de HZ over de kansen van robotisering voor het Zeeuwse bedrijfsleven). Dit vraagt om gerichte inzet op scholing rond nieuwe technieken, zodat studenten hiermee vertrouwd geraken. Ook werknemers met een MBO 1 of 2-achtergrond zullen om-, bij- en hergeschoold dienen te worden naar nieuwe functies met andere competenties om ook in de komende jaren arbeidsgeschikt te blijven.

Wij adviseren uw College om een wendbare en inclusieve arbeidsmarkt als centraal thema van hoofdstuk 17 te benoemen. Ons advies is om meer aandacht te besteden aan om-, bij- en herscholing van bestaande werknemers naast oog voor initiatieven om in ieder geval werklozen, mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, statushouders en andere kansarme groepen meer arbeidsgeschikt te maken en te ondersteunen bij het vinden van betaald en zinvol werk.

Uit de tekst van hoofdstuk 17 leiden wij af dat de provinciale inzet vooral gericht is op economische groei en productiviteitsverhoging. Wij adviseren u om het thema “brede welvaart” meer leidend te maken, zodat er ook aandacht is voor sociale en duurzaamheidsthema’s. Bij sociale thema’s gaat het o.a. om zaken als inkomensongelijkheid, laaggeletterdheid, gezondheid, veiligheid en sociale vooruitgang. Mensen, die langdurig werkloos zijn, scoren in het algemeen laag op deze thema’s, terwijl mensen met werk vaak veel hoger scoren. Het gevolg hiervan is dat er een ongewenste sociale tweedeling ontstaat. Aan de ene kant bevolkingsgroepen, die meeliften op de economische groei en hoog scoren op bovengenoemde sociale thema’s en aan de andere kant groepen, die buiten de boot vallen en ondanks de economische groei hun positie alleen maar zien verzwakken. Het is de uitdaging om deze dreigende tweedeling van de samenleving te verkleinen.

Circulaire economie (pag. 31 en deel B hoofdstuk 18)

Los van het feit dat een transitie naar een circulaire economie door toenemende grondstoffentekorten niet te voorkomen is, biedt deze transitie zeker ook kansen op het gebied van innovatie en werkgelegenheid voor de Zeeuwse economie. Graag verwijzen wij u naar ons betreffende advies van 21 juni 2016. Wij hebben daarom met instemming kennis genomen van uw ambitieuze doelstellingen op het gebied van een Zeeuwse circulaire economie: in 2050 heeft Zeeland net als de rest van Nederland een circulaire economie (pag. 29). Als doelstelling 2030 formuleert u dat binnen de Zeeuwse economie het gebruik van primaire grondstoffen met 50% is gedaald.

De transitie naar een circulaire economie kan alleen succesvol zijn als ondernemers de commerciële kansen ervan onderkennen. Dit vergt andere verdienmodellen dan thans door ondernemers gehanteerd worden. In dat verband is het van belang dat overheden (Europa, Rijk, Provincie en gemeenten) niet alleen een consistent en voorspelbaar duurzaamheids- en circulariteitsbeleid voeren, maar ook de transitie actief stimuleren. Daarbij kan gedacht worden aan het beschikbaar stellen van subsidies en investeringsfondsen, het versnellen en vereenvoudigen van vergunningsprocedures en het schrappen of wijzigen van wettelijke belemmeringen, die vaak onbedoeld deze transitie in de weg staan. In ons eerdergenoemd advies uit 2016 wordt een aantal concrete suggesties gedaan aan de Zeeuwse overheden, die bij kunnen dragen aan een versnelling van de transitie naar een circulaire economie. Voor provincie en gemeenten zien wij vooral aanknopingspunten op de volgende terreinen:

- a. circulair inkoop- en aanbestedingsbeleid,
- b. circulaire bouwen,
- c. afvalverwijdering.

Hoewel er natuurlijk veel sectoren zijn waar circulaire ‘winst’ behaald kan worden, is het mede vanwege promotionele redenen te overwegen om focus aan te brengen bij één of enkele sectoren of thema’s, waarin Zeeland zich op het gebied van circulariteit kan onderscheiden. Als voorbeelden kunnen daarbij gedacht worden aan de verblijfsrecreatiesector en het circulaire inkoop- en aanbestedingsbeleid.



Woningvoorraad (pag. 21 en deel B hoofdstuk 6)

In het hoofdstuk over de woningvoorraad krijgt het toekomstbestendig en het CO2-neutraal maken van de Zeeuwse woningen veel aandacht. Weliswaar komt ook uitbreiding van de woningvoorraad aan bod, maar hieraan worden toch de nodige voorwaarden en eisen gesteld, waardoor het aantal woningen maar mondjesmaat kan groeien. Vanuit de opvatting dat de bevolking van Zeeland in aantal afneemt, is dit wellicht te billijken. De vraag is echter of dit uitgangspunt de basis voor het provinciaal woningbouwbeleid dient te zijn.

SER-Zeeland pleit juist voor meer ontwikkelingsruimte voor nieuwe woningen, omdat:

- a. het aantal huishoudens blijft toenemen,
 - b. er in de afgelopen jaren sprake is geweest van een gestage groei van de Zeeuwse bevolking,
 - c. de verwachting is dat deze groei voorlopig doorzet. Het CBS raamt dat in 2040 Zeeland bijna 400.000 inwoners telt, hetgeen een groei is van ruim 16.000 inwoners t.o.v. 2020,
 - d. de groei van het aantal buitenlandse werknemers de komende jaren zal doorzetten en het beleid er steeds meer op gericht zal zijn om deze buitenlandse werknemers een fatsoenlijke huisvesting aan te bieden. Ook vestigen steeds meer arbeidsmigranten zich permanent in Zeeland,
 - e. investeerders in de kustdorpen woningen opkopen en deze geschikt maken voor verhuur aan toeristen,
 - f. ook het fenomeen deeltijdwonen toe zal nemen en meer 'beslag' zal leggen op bestaande woningen,
 - g. het nog steeds voor starters erg lastig is om in hun dorp of streek een betaalbare woning te kopen.
- Daarbij komt dat door de maatregelen om de verdere verspreiding van het Coronavirus tegen te gaan, het thuiswerken een forse impuls heeft gekregen. Hoewel het de vraag is of na het opheffen van deze maatregelen het thuiswerken nog dezelfde omvang heeft als in het voorjaar van 2020, wordt algemeen verwacht dat het thuiswerken (op één of enkele dagen per week) meer ingeburgerd zal geraken dan voor de Coronacrisis. Zeker met het vooruitzicht op snelle(re) treinverbindingen met de Randstad (zie het rapport "Wind in de zeilen"), biedt het (meer) thuiswerken kansen voor Zeeland. Voor m.n. Randstedelingen wordt het wonen in Zeeland een reëel alternatief voor de Randstad. Wij adviseren u om actief op deze kansen en ontwikkelingen in te spelen door voldoende ruimte voor woningen te bieden, die tegemoet komen aan de woonwensen van deze doelgroepen. Met andere woorden, een gevarieerd, geschikt en ruimer woningaanbod en dito woonmilieus zien wij als een belangrijk onderdeel van het Zeeuwse vestigingsklimaat. In verband hiermee pleiten wij voor meer ambitie op het vlak van uitbreidingsmogelijkheden van de woningvoorraad.

Daarnaast pleiten wij voor meer maatwerk per regio voor wat betreft het woningbouwbeleid. De beschrijving en de analyse in hoofdstuk 6 vinden overwegend plaats op de Zeeuwse schaal. Daarmee worden de regionale (= eilandelijke) verschillen in de behoefte aan woningen (zowel kwalitatief als kwantitatief) "weggemiddeld". Het fenomeen van de huisvesting van de buitenlandse arbeidsmigranten speelt vooral in de Bevelanden, dat van de recreatieve verhuur van woningen in de kuststrook en ook de natuurlijke groei van de bevolking is regionaal verschillend. Wij adviseren dan ook om de analyses, conclusies en aanbevelingen waar mogelijk op regionaal niveau uit te splitsen, zodat per regio helder wordt waaraan behoefte is.

Hergebruik van leegstaande panden voor wonen (pag. 73)

Uw initiatief om leegstaande panden, zoals winkels, scholen en kantoren, een woonbestemming te geven spreekt ons aan. Lege gebouwen dreigen snel in verval te geraken en te verpauperen. Als gevolg daarvan zorgen zij voor een negatieve uitstraling van een winkelgebied of van een kantorenlocatie. Wij vinden het belangrijk dat de omzetting van winkelpanden en kantoorgebouwen in woningen past in een bredere visie op de ontwikkeling van een gebied. Het fenomeen van leegstaande gebouwen doet zich ook voor op bedrijventerreinen. In geval van langdurige leegstand is een herbestemming gewenst ter voorkoming van ongewenste activiteiten en verpaupering. Gelet op mogelijke conflicterende belangen ligt een herbestemming als woning(en) niet meteen voor de hand, hoewel specifieke situaties zich daar wel voor zouden kunnen lenen. Functiewisseling van langdurig leegstaande bedrijvenpanden zou onderdeel dienen te zijn van herstructureringsplannen voor bedrijventerreinen.



Tijdelijke huisvesting van buitenlandse werknemers (pag. 73)

Overeenkomstig de conclusies van de rapportage van de provinciale aanjager heeft de tijdelijke huisvesting van arbeidsmigranten dit jaar geen structurele problemen opgeleverd. De ondernemers (in de fruitteelt) hebben goede en innovatieve oplossingen gevonden om te voldoen aan de RIVM-adviezen met betrekking tot social distancing. Het gevolg is wel geweest dat een aantal arbeidsmigranten (ver) buiten Zeeland moest worden ondergebracht.

Er is behoefte aan een duurzame oplossing, omdat:

a. door o.a. de vergrijzing van de Zeeuwse beroepsbevolking er steeds meer noodzaak is aan buitenlandse arbeidsmigranten om het toenemend aantal vacatures in het bedrijfsleven in te vullen. In het rapport “Woningkwaliteit- en woningmarktonderzoek Zeeland 2019” van de STEC-Groep wordt uitgegaan van een toename van de behoefte aan arbeidsmigranten tot 2029 van 1.790 in het lage scenario tot maximaal 5.350 in het hoge scenario. Gelet op de afhankelijkheid van de Zeeuwse economie hiervan, is het belangrijk dat voldoende passende en veilige huisvesting voor de buitenlandse arbeidsmigranten beschikbaar komt.

b. de verwachting is dat aan de hand van de aanbevelingen van het Aanjaagteam Bescherming Arbeidsmigranten (Commissie Roemer) er strengere voorwaarden aan (het toezicht op) o.m. de huisvesting en aan de werk- en leefomstandigheden van tijdelijke arbeidsmigranten vanuit het Kabinet gesteld zullen gaan worden.

In verband hiermee adviseren wij u om in overleg met gemeenten, sociale partners en marktpartijen te bevorderen dat duurzame en passende oplossingen tot stand komen voor de tijdelijke huisvesting van verschillende groepen van buitenlandse werknemers, zoals arbeidsmigranten, expats en medewerkers van onderaannemers, die veelal in de industrie werkzaam zijn op tijdelijke projecten. Naast de mogelijkheid van lokale, centrale huisvestingsopties (ook op bedrijfsniveau), adviseren wij u ook het aanbod vanuit de toeristische sector om op tijdelijke basis recreatiewoningen beschikbaar te stellen, te betrekken. Natuurlijk onder nader te bepalen voorwaarden.

Huisvesting van overige specifieke doelgroepen (pag. 73)

Daarnaast zijn er nog andere, bijzondere doelgroepen waarvoor huisvesting geregeld dient te worden. Allereerst gaat het om de opvang van statushouders en van vluchtelingen, zowel acuut als permanent (“de nieuwe Zeeuwen”). De Provincie Zeeland heeft aangegeven om een plan van aanpak aan te leveren hoe Zeeland de komende jaren de vluchtelingenopvang vorm gaat geven. In dit plan van aanpak zal ook vermeld worden dat opvanglocaties verschillende vormen (bijvoorbeeld woonblokken) en functies kunnen hebben, dat deze locaties kunnen veranderen van functie (naar woningbouw) en of zij gecombineerd kunnen worden met andere functies (zoals de tijdelijke huisvesting van arbeidsmigranten).

Verder is er door de ambulantisering van beschermd wonen (“beschermd thuis”) behoefte aan specifieke woningen voor burgers die voorheen in een beschermd wonen-situatie verbleven.

Wij zijn van mening dat de huisvestingswensen van deze specifieke doelgroepen in de Zeeuwse Omgevingsvisie wat onderbelicht zijn gebleven. Wij verzoeken u dan ook om aan deze doelgroepen meer aandacht te besteden.

Bedrijventerreinen (pag. 139)

Als subdoel voor de bedrijventerreinen is (op pag. 137) geformuleerd dat bedrijventerreinen in een behoefte voorzien. En dat vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd worden. Als hoofdlijn van beleid kunnen wij hiermee instemmen. Wij adviseren u echter om niet voor elke behoefte vanuit de markt bedrijventerreinen aan te bieden, maar bij eventuele vestiging ook werkgelegenheidsaspecten mee te laten wegen. Levert de vestiging van een bedrijf op een bedrijventerrein nieuwe werkgelegenheid op en sluit die aan bij het aanbod op de arbeidsmarkt? Lage grondprijzen op bedrijventerreinen zijn een goed acquisitieargument, maar gewaakt dient te worden dat bedrijventerreinen uitgegeven worden aan bedrijven die weinig werkgelegenheid opleveren of die weinig binding met andere Zeeuwse bedrijven of met Zeeland hebben.



Recreatie en toerisme (deel B hoofdstuk 20)

In dit hoofdstuk gaat het vooral om de grote sociaal-economische en maatschappelijke betekenis van de sector recreatie en toerisme voor Zeeland. Een economisch en maatschappelijk belang dat buiten kijf staat. Positief is ook dat u in wilt spelen op de verwachte groei van het toerisme in de komende 10 jaar. Mede voor het behouden van het draagvlak hiervoor bij de Zeeuwse bevolking is o.a. een goede ruimtelijke inpassing van recreatiebedrijven in het kustlandschap, maar ook daarbuiten, van groot belang. De ontwikkelingsmogelijkheden van de recreatiesector dienen niet ten koste te gaan van het unieke karakter van het Zeeuwse (kust- en duin-)landschap. Deze dubbeldoelstelling is ook de rode lijn van de in 2017 opgestelde Kustvisie, welke de instemming heeft van veel overheden en maatschappelijke organisaties. Weliswaar is in de Zeeuwse Omgevingsvisie een verwijzing opgenomen naar de Kustvisie, maar wij adviseren u om expliciet op te nemen dat het beleid van de Kustvisie integraal onderdeel is van de Omgevingsvisie. Het verdient daarnaast aanbeveling om ook voor de randen van de Deltawateren een soortgelijke visie op te stellen, omdat hier de toeristische druk steeds groter wordt.

Biomassa als brandstof (pag. 160 en 161)

Met u plaatsen wij vraagtekens bij de mogelijkheden van biomassa als een vorm van duurzame energieopwekking. De hoeveelheid biomassa in Zeeland is beperkt en bovendien is het transport ervan naar een centrale kostbaar. Ook gaat het gebruik van Zeeuwse biomassa voor duurzame energieopwekking vaak ten koste van de verbetering van de bodemkwaliteit en trekt daarmee een wissel op de voedselproductie. Het alleen maar verbranden van houtpellets en biomassa vinden wij suboptimaal. Eerder hebben wij gepleit voor het hanteren van het zgn. cascadeprincipe, waarbij bij de verwerking van houtpellets en biomassa steeds de bestanddelen met de grootste toegevoegde waarde als eerste eruit worden gehaald. Dus eerst de bestanddelen voor de farmaceutische industrie, dan voor de voedingsmiddelenindustrie en voor de chemische industrie. Wat tenslotte overblijft, wordt verbrand. Kortom, deze vorm van duurzame energieopwekking heeft voor ons geen prioriteit als het cascadeprincipe niet wordt toegepast.

Effecten COVID19 (pag. 30)

Veel sectoren van de Zeeuwse economie worden zwaar getroffen door de maatregelen om de verdere verspreiding van het Coronavirus tegen te gaan. Het gaat niet alleen om de korte termijn effecten, maar naar verwachting zullen ook op de langere termijn de negatieve effecten merkbaar zijn. In de opsomming (pag. 31 bovenaan) van sectoren die fors omzetverlies leiden, missen wij de visserijsector in het algemeen en de oestersector in het bijzonder. Vooral de laatstgenoemde sector heeft te kampen met aanzienlijke omzetsdalingen vanwege het feit dat de horeca, zowel in Nederland als in België, o.a. in de Kerstperiode gesloten is.

Kernenergie als mogelijkheid van CO2-arme energieopwekking (deel B hoofdstukken 23 en 24)

Hoewel wij ons bewust zijn van de maatschappelijke discussies rond dit onderwerp, willen wij aandacht vragen voor kernenergie (incl. de 'moderne' variant: thorium). In de Zeeuwse Omgevingsvisie wordt deze mogelijkheid van energieopwekking niet vermeld. Het is echter ongewis of Nederland er met uitsluitend duurzame vormen van energieopwekking op tijd in zal slagen om te voldoen aan de internationale afspraken ten aanzien van het terugbrengen van de CO2-uitstoot. Daarom kan in de toekomst de inzet van kernenergie onvermijdelijk zijn. Het is ons opgevallen dat in de Zeeuwse Omgevingsvisie de afweging ontbreekt om al dan niet kernenergie in te zetten, in geval de internationale CO2-afspraken niet gehaald worden. In verband daarmee adviseren wij u om de voor- en nadelen van deze vorm van energieopwekking in beeld te brengen, zodat deze vergeleken kunnen worden met de voor- en nadelen van andere vormen van energieopwekking.

Graag verwachten wij dat u ons advies betreft bij uw standpuntbepaling over het voorontwerp van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Desgewenst zijn wij graag bereid de inhoud van dit advies toe te lichten.



Wij wensen u succes toe bij het verdere besluitvormingsproces over en de uitvoering van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021.

Uw reactie op ons advies zien wij met belangstelling tegemoet.

Vriendelijke groeten

L. Ezinga,
voorzitter.

c.c. Bestuurlijke Integratiegroep Zeeuwse Omgevingsvisie 2021





Reactie achterbanraadpleging Zeeuwse Omgevingsvisie van Stichting Behoud de Zak van Zuid- Beveland (BZZB)
25 maart 2021

Gebruik makend van de leidraad van het magazine (1) levert de BZZB graag haar bijdrage aan de achterbanraadpleging van Zeeuwse Omgevingsvisie. Tevens betrekken we hierbij het Statement Regiovisie De Bevelanden 'Hart van Zeeland' (2), dat reeds eerder door de gemeenten van de Bevelanden en Tholen is ingebracht. Ons pleidooi richt zich vooral op de Zak van Zuid-Beveland. Het kan ook van toepassing zijn voor de toekomst en belangen van andere delen van Zeeland.

'De fysieke en de sociale leefomgeving zijn van even groot belang voor ons welbevinden.' (1). Dit is zeker het geval, en het een kan niet zonder het ander. Naar ons idee is de goede fysieke leefomgeving een basisvoorwaarde voor een goede sociale leefomgeving. Daarbij is wisselwerking, aanvulling en wederzijdse dienstbaarheid noodzakelijk. De keuze voor het leven in stad of platteland is aan het individu. Die keuze brengt voor- en nadelen evenals rechten en plichten met zich mee. De Zeeuwse Omgevingsvisie met uitzicht op 2050, zien wij als de weg naar een duurzame en gezonde samenleving. De vier uitdagingen zijn duidelijk. Sturing naar maatregelen die voor de doelen van het Nationale Omgevingsplan noodzakelijk zijn, is welkom. Ingrijpende maatregelen kunnen nodig zijn. De 4 Zeeuwse afwegingsfactoren spreken ons allen aan. Onze focus ligt op het zorgvuldig gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten: waarderen en beschermen, verbonden aan historie, genieten en opladen. (1)

Wij hechten voor de Zak van Zuid- Beveland grote waarde aan de kernkwaliteiten zoals die eerder beschreven zijn voor het Waardevol Cultuurlandschap (WCL). Later zijn deze opnieuw vastgesteld voor de erkenning als onderdeel van het Nationaal Landschap Zuidwest- Zeeland. Deze eretitels staan symbool voor de waarde van het gebied. Het gebied levert bij uitstek verbondenheid met de historie in haar verschijningsvorm waarin de ontstaansgeschiedenis leesbaar is. De dijken, polders, dorpen, diverse historische landschapselementen en monumenten staan hoog in het vaandel om te waarderen en te beschermen. Het gebied wordt in de MER (3) genoemd als gaaf rondom Nisse. Maar dat vinden wij een onterechte beperking. Voor ons is het gebied in zijn geheel met zijn divers uiterlijk van grote landschappelijke waarde en nog in redelijke mate gaaf te noemen. Bovendien kennen flinke delen natuurbescherming (De Poel, Biezelingse Ham, Zwaakse Weel, Zuidgors, Inlaag 1887, Bloemdijken van Zuid- Beveland), dan spreken we nog maar alleen over beheersgebieden van Natuurmonumenten. Maar er is meer! De Westerschelde vormt de 'zorgelijke' kers op de taart, maar is een belevenis van betekenis. Genieten en opladen is dus ook een kernkwaliteit, die in ruime mate past voor het gehele gebied van de Zak!

In onze argumentatie nemen we wat suggesties mee om het gebrek aan scholings- en carrièrekansen (1) in het gebied te buigen naar gebruik met toegevoegde waarde van lessen en toekomstperspectief.

Kennis delen en samenwerken (1) zijn duurzame en effectieve oplossingen die voor wezenlijke verandering kunnen zorgen. Bereidwilligheid daartoe is een cruciaal uitgangspunt. Baten en kosten delen (1) gaat verder, daarbij speelt overtuiging, inzet en vertrouwen. Een goed plan moet daaraan ten grondslag liggen. Toen de Zak van Zuid- Beveland Waardevol Cultuurlandschap werd met de nodige financiële middelen, leverde dat veel op: inspiratie, successen en gedeelde streekeigen trots. Het Nationaal Landschap Zuidwest-Zeeland label had voor de Zak een andere insteek en is minder succesvol gebleken. De erkenning NL is en wordt niet verzilverd. Sterker, er is nu naast NL de nieuwe noemer Landschapspark Borsele, een ondernemersconcept dat zich richt op toerisme, maar vooralsnog geen verbondenheid geeft. Hier pleit de BZZB voor nieuw elan op de leest van WCL of NL, dat voor alles erkenning van de waarden van het landschap geeft en bescherming en versterking biedt. De Zak van Zuid-Beveland is immers een bijzonder provinciaal landschap.

De BZZB vraagt in de Omgevingsvisie om een bijzondere status voor de Zak van Zuid-Beveland die het landschap beschermt en versterkt.

Natuur en landschap zijn het kapitaal: bescherming en versterking daarvan moet richtinggevend zijn voor een duurzame toekomst. Duurzaam betekent in ieder geval het in stand houden van dat groene kapitaal, daar wordt niet op ingeteerd. Duurzaam betekent op een verstandige, verantwoordelijke wijze omgaan met alles dat dat groene kapitaal bedreigt, die bedreigingen doen afnemen en werken aan een gezond klimaat, biodiversiteit, stikstofafname, gezonde bodem, voldoende zoet water, gezond voedsel van gezonde telers en verantwoorde leveranciers. Op weg naar beter en duurzamer helpen alle stapjes, juist nu een kanteling voor een aantal grote problemen noodzakelijk en urgent blijkt.

De BZZB vraagt om kleinschaligheid als motto voor de toekomst van de Zak van Zuid-Beveland.

In het Statement Regiovisie (2) is een van de vijf opgaven een toekomstbestendig platteland. Daar gaat ook de BZZB voor. In de bijlage (2a) is een uitwerking opgenomen onder de noemer 'Renaissance van het platteland', die wij voor de Zak veel letterlijker willen opvatten. Daarin staat dat: '(...) nieuwe eisen gesteld worden aan de inrichting van het landelijk gebied. ; Het fraaie afwisselende landschap (...) is een van de pijlers (...) ; (...) wordt versnippering en verrommeling van het landschap tegengegaan. (....)'. 'Als je de veranderingen in het landelijk gebied scherp bekijkt, dan gaat het allang niet meer om versnippering en verrommeling. Juist het omgekeerde is oorzaak van de teloorgang van de kernwaarden van het platteland. De schaalvergroting en intensivering ruimen alle groene waarden, alle streekeigen identiteit op. Het gumt maat en schaal uit onze omgeving. Achter de ambities zoals 'noodzakelijke transformaties met respect voor de bestaande landschappelijke en ecologische kwaliteiten' (2) schuilt achteruitgang van natuur en landschap. Achter het beeld van de Renaissance wordt vooral gedoeld op ruimtelijke mogelijkheden voor nieuwe functies en innovaties en maatregelen voor infrastructuur met een goede kwaliteitsbeleving. Het resultaat van dergelijke combinaties van beleid – het tweesporenbeleid – laat zich overal waarnemen: verlies van groene waarden, achteruitgang van natuur en landschap, verdozing van bedrijfsterreinen, intensieve industriële landbouw, steeds meer asfalt en beton.

Kenmerkend voor Zeeland is zijn aard en schaal. Laten we dat respecteren. Er is maat aan alle dingen. Inzoomend op de Zak wil de BZZB beleid dat uitgaat van die bestaande waarden van natuur en landschap. Bescherming en versterking van dat kapitaal levert in wisselwerking met de bewoners van de Zak een gezond woon- en leefklimaat en basis voor een duurzame toekomst. Bezoekers kunnen op velerlei wijze bijdragen en meegenieten. Ieder kan ervan leren en er ontwikkelingskansen in grijpen. De thema's in de groene kolom Balans in de grote wateren en het landschap uit de Zeeuwse Omgevingsvisie (1) sluiten in grote mate aan bij ons idee. Ook onderdelen van de gele, rode en blauwe kolom zijn inpasbaar en vragen om een inspirerende richting. Een integrale uitwerking vanuit een groene, duurzame visie op alle mogelijke facetten in het gebied moet mogelijk zijn.

De BZZB wil de groene grenzen van de Zak van Zuid-Beveland aanscherpen en respecteren

Wij begrijpen best dat de ontwikkelingen niet stoppen bij de grens van het bijzondere landschap van de Zak. Maar die groene grens van het behoud van identiteit, van de Zeeuwse maat en schaal moet wel scherp worden bewaakt. Vanzelfsprekend vinden wij dat 'uitlopers vanuit de Zak' naar buiten en samenwerking met anderen daarbuiten en daarbinnen mogelijk moeten zijn.

De ontwikkelingen van stadse allure en omliggende haven- en bedrijfsactiviteiten kunnen verder gaan indien duurzaam opgezet, maar wel op de juiste plek: dus buiten het waardevolle gebied van de Zak houden dat bovenal bestemd is voor groene landbouw en natuur en landschap.

Het havenbedrijf North Sea Port geeft recent aan in samenspel met de natuurorganisaties bij te willen dragen aan de natuurlijke waarden in de Westerschelde (persbericht 23-3-2021). Als de ontwikkeling van de haven werkelijk hand in hand gaat met bijdragen voor duurzaamheid en natuur dan juichen wij dat toe. Binnen de optiek van de BZZB moet NSP binnen het gebied van het havenbedrijf blijven opereren en is een Central Gate in het agrarisch gebied bij 's-Heerenhoek niet duurzaam. Voltooiing van de Sloerand en dorpsbossen moet prioriteit krijgen.

De Westerschelde, natuur op zijn best en maatgevend Natura 2000-gebied, is aanvullend en afrondend voor de Zak, gezien in het kader van klimaat, veiligheid, vaarroute en recreatie. Geen bebouwing op de dijken. Een uitdaging voor mooie duurzame ontwikkelingen.

De kleine bedrijventerreinen bij de dorpen in het landelijk gebied, vaak voor een of enkele bedrijven bestemd, dreigen een eigen regie te nemen. Daar is de BZZB op tegen. Van landschappelijke inpassing met een breedte van 10 m is lang geen sprake. Wij vinden dat een voorwaarde voor ontwikkeling. Landschappelijke inpassing royaal en tijdig, dus eigenlijk als eerste en vooraf moet worden gerealiseerd. Eerst groen, dan rood. Impact van bebouwing wordt vaak te laat zichtbaar voor de omgeving; het is ook een vergissing te denken dat een omgeving altijd attent op alle papieren en formele voorbereiding is. Er zijn plannen om bedrijven, die historisch in de Zak verbonden zijn, maar zich op een verkeerde plek ontwikkeld hebben, door infrastructurele maatregelen tegemoet te komen. Dat is voor de BZZB geen verbetering: ruimtelijke vergissing wordt door schaalvergroting alleen maar groter.

Voorzieningen voor energietransitie zoals 380 kV zijn onlosmakelijk verbonden met een duurzame energievoorziening in de toekomst. De BZZB vindt een landschapsplan en compensatie hierbij billijk, maar wil de inpassing na voltooiing bezien. Anders ligt dat voor zonneweides, die niet als verdienmodel in de kleine en grote polders acceptabel zijn. Eerst de daken! De aanlanding van energie van Wind op Zee in Borssele en vervoerd door de Zak accepteren wij voor het algemeen belang van de transitie. Hetzelfde geldt voor windmolens op land in goede opstelling bij het industriegebied. Kernenergie is niet duurzaam en voor ons niet acceptabel. Onderzoeksplannen voor de lange termijn van een consortium willen wij niet ongezien omarmen. Duidelijk mag zijn dat als iedereen moet meedoen, ook grote bedrijven moeten bijdragen aan energietransitie.

De dorpen zijn een prachtige aanvulling op het landschappelijk avontuur in de Zak. De interessante groenstructuurplannen per dorp zijn gericht op duurzaam groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie. Het zou mooi zijn als die plannen voortvarend ter hand worden genomen en er middelen voor komen. Deze plannen kunnen educatief worden ingezet en kunnen een opstapje zijn naar meer burgerbetrokkenheid bij het buitengebied. Vrijwilligers kunnen volop terecht. De ruimte voor woningbouw in de kleine kernen blijft beperkt en moet in ieder geval opvullend en organisch zijn. De grote kernen kunnen blijkbaar nog plannen ontwikkelen, die hele polders beslaan. Ook hier is zorgvuldigheid geboden. De infrastructuur is onderhevig aan het belang van doorstroming en veiligheid. De BZZB is voor onthaasting en beperken van asfalt.

Hoe realiseren we een duurzame groene Zak?

Wij vragen dus om een status die uitgedragen kan worden. De naam Zak van Zuid-Beveland is onderscheidend, historisch, beeldend en daarom goed te benutten.

Naast bescherming en versterking van de beschreven kernwaarden en specifiek benoemde landschappelijke waarden in eerdere inventarisaties pleiten we voor uitbreiding en toevoegingen om de Zak mooier, duurzamer en groener te maken. Er zijn aanzetten, regelingen en initiatieven genoeg om gebruik van te maken (zoals o.a. dichtbij SLZ, Poldernatuur, de Rusthoeve). Landelijk bruisen ideeën, is veel onderzoek en worden brede discussies gevoerd over hoe verder in nieuwe concepten en nieuwe coalities. De BZZB denkt voor de Zak aan uitbreiding en verbinding van gebieden met bestemming natuur met duurzaam beheer gericht op biodiversiteit. De buffer tussen natuur- en agrarisch landschap moet nadrukkelijk benoemd en vergroot. Duurzaam beheer gericht op biodiversiteit en ecologische/ biologische landbouw hoort in die buffer thuis. Verleid tot meer agrarisch natuurbeheer door goed helder aanbod van beheerpakketten inclusief natuureducatie, begeleiding en gezamenlijke monitoring op effecten en problematiek. Vergroot het zoekgebied voor agrarisch natuurbeheer. Laat agrarisch natuurbeheer meer bijdragen aan kleinschalig landschap met landschapselementen als poelen, (meidoorn-)heggen, (Zeeuwse) hagen, bomen, sloten, bomenrijen en reliëf. Breek een lans voor behoud van de nog bestaande kleine kavels en de oude boomgaarden. In de polders zien we de perceelinrichting van akkers en boomgaarden graag op authentieke streekeigen maat; een afwisselend 'kleinschalig' beeld met behulp van akkerranden, voedselakkertjes, het intact laten van sloten, bomenrijen en strokenteelt. Kringlooplandbouw, natuur inclusieve, biologische en meer diverse teelt zijn aantrekkelijke doelen. De richting naar regionaal produceren en consumeren, voedsel verbouwen voor eigen bevolking spreekt ons aan. Houd bij subsidies voor innovaties rekening met het landschap, richt deze ook op kleinschaligheid door duurzamer en lichter bewerkings- en beschermingsmateriaal (machines en TOV). Landbouw- en fruitteelttransitie vormt in de Zak de trekker naar scholing, interessant werk en burgerbetrokkenheid. Het kan uitwaaiëren naar meer streekeigen verdienmodellen in afzet, recreatie en horeca.

Met enige welwillendheid is er een hele lijst te bedenken van projectonderdelen, die kleinschaligheid in het landelijk gebied, toekomstbestendigheid in de landbouw en inclusiviteit van de samenleving als richtsnoer hebben. Wij zullen graag meedenken en meewerken om die uitdaging aan te gaan.

De BZZB pleit er voor de Zak van Zuid-Beveland als bijzonder landschap een unieke kans te bieden als gebied voor een samenhangend proefproject duurzaamheid, klimaatadaptatie, biodiversiteit en landbouwtransitie. Alle initiatieven moeten passen in een toekomstbestendige visie en bijdragen aan een goed woon- en leefklimaat en openstaan voor innovatie en medegebruik voor educatie (kennis delen) en recreatie.

De basis moet mogelijk gemaakt worden door erkenning van mogelijkheden door overheid en medewerking ondernemers en bewoners. Het project kan zich bottom-up ontwikkelen. Het overleg hiertoe kan starten bij betrokken landbouw- en natuurorganisaties. Financiële ondersteuning is te vinden in de Green Deal en Farm to Fork, ontwikkelingsfondsen, bestaande subsidieregelingen enz. Eigen kracht en ondernemingszin staan centraal.

Met belangstelling zien wij uw reactie op onze bijdrage in de achterbanraadpleging tegemoet.

met vriendelijke groet,

namens BZZB,

1. Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

2. Statement Regiovisie De Bevelanden 'Hart van Zeeland' 3 februari 2020

2a. Bijlage Statement Regiovisie De Bevelanden 'Hart van Zeeland' 3 februari 2020

3. Milieueffect Rapportage en factsheets bij de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

**Reactie op voorontwerp omgevingsvergunning en voorontwerp omgevingsvisie deel B,
Bouwsteen 20, Recreatie en toerisme.**

Voorstel voor enkele wijzigingen in de tekst van de voorontwerp omgevingsverordening.

In hoofdstuk 2: 'Activiteiten in de fysieke leefomgeving' komt op diverse plaatsen het begrip 'zorgplicht' voor. Bijv. bij grondwaterbeschermings-, stilte-, en duisternisgebieden. Hier is het 'nee, tenzij' principe in de huidige omgevingsverordening veranderd in 'ja, mits' in de voorontwerp omgevingsverordening. Het lijkt me gezien de noodzakelijke zorgvuldigheid, dit terug te draaien naar nee tenzij.

Voorstel: Bij 'zorgplicht' de 'nee, tenzij' formulering uit de huidige omgevingsverordening 2018 overnemen in de voorontwerp omgevingsverordening, te weten:

'Ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten de..... kan worden geschaad, is verplicht dergelijk handelen achterwege te laten'

Hoofdstuk 5: Instructieregels

Artikel 5.1.5.1

Voorstel: badplaatsen specificeren in bijlage.

Artikel 5.1.5.3: Strandzoning

5.1.5.3.1: 'een omgevingsplan bevat geen regels die voorzien in bouwactiviteiten op een natuurstrand of recreatiestrand', is onduidelijk geformuleerd en voor meerdere uitleg vatbaar.

Voorstel: tekst 5.1.5.3.1 wijzigen in : 'in een omgevingsplan wordt op een natuurstrand of recreatiestrand geen nieuwvestiging en uitbreiding van recreatieve bebouwing toegelaten'

Artikel 5.1.5.1: 'Verblijfsrecreatie in kustzone' plus artikel 5.1.5.6: 'Kleinschalig kamperen':

5.1.5.6.2: 'het eerste lid geldt niet voor bouwwerken, voor het bouwen waarvan een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit is vereist'.

Op grond van het BOR mag een vergunningvrij bouwwerk een oppervlak hebben van 70 m² en 5 m hoog zijn. Inhoud wordt dan max. 350 m³. In het BOR worden kelders niet expliciet uitgesloten.

Voorstel: Deze mogelijkheid in het kustzonegebied uitsluiten.

Artikel 5.1.8.3: 'Natuurontwikkelingsgebieden'

o.a. in dit artikel wordt de constructie 'aangewezen bestemmingen' uit de huidige Provinciale omgevingsverordening 2018 vervangen door 'regels' in de voorontwerp omgevingsvergunning. Dit lijkt een vorm van decentralisatie naar gemeentes; geen bestemmingen meer vastleggen in Omgevingsvisie. Bijv als natura 2000 gebied in handen is van recreatiepark; zoals dat het geval is op Schouwen.

Voorstel voor toevoegingen aan voorontwerp omgevingsvisie deel B, bouwsteen 20 'Recreatie en toerisme'.

Actie 2.3: 'ontwikkelstrategie: gebiedsgerichte aanpak en ontwikkelruimte in balans met omgeving'

Voorstel 1: in de laatste alinea toevoegen: 'recreatieve accommodaties zijn door hun relatief korte levensduur bij uitstek geschikt voor circulair bouwen. Door dit te doen kan de toeristische sector een substantiële bijdrage leveren aan de circulaire economie'.

Voorstel 2: een nieuwe alinea toevoegen, analoog aan bouwsteen 13: 'Voor nieuwe recreatieve ontwikkelingen of herstructurering binnen bestaande recreatieterreinen geldt dat zij aansluiten bij het bestaande karakter van omringende natuur/landschap. Als algemeen uitgangspunt geldt daarom dat een nieuwe ontwikkeling of herstructurering zodanig in het landschap moet worden ingebed dat het een logisch onderdeel is van het landschap. De handreiking landschap uit 2012 biedt hier aanknopingspunten voor. Voor een goede inpassing wordt uitgegaan van een 10 meter brede afschermdende groengordel. Wanneer alternatieve maatregelen worden getroffen dient uit de ruimtelijke onderbouwing te blijken dat de maatregelen die worden getroffen qua investering gelijkwaardig zijn aan het realiseren van een 10 meter brede afschermdende groengordel. Maatwerk behoort hierdoor tot de mogelijkheden'.

Voorstel 3: bij rolverdeling opnemen: 'Gemeenten leggen middels publiekrechtelijke borging vast hoe de landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd. Daarbij wordt aangesloten bij het landschap ecologische en cultuurhistorische karakter van het landschap'.

Renesse, 25 maart 2021

Consulent Schouwen Stichting Duinbehoud

E mail:



SAMEN VOOR DE KUST

Postbus 664
2300 AR Leiden

071-5143719

stichting@duinbehoud.nl
www.duinbehoud.nl

College van Gedeputeerde Staten
provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Kenmerk:
Betreft: Omgevingsvisie

Behandeld door:

Datum: 7 mei 2021

Geacht College,

In aanvulling op een eerdere inbreng van Stichting Duinbehoud op het voorontwerp van de Omgevingsvisie Zeeland (notitie van 25 maart 2021) wil ik graag de volgende twee punten onder uw aandacht brengen.

1. Decentralisatie

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2022 zal er naar verwachting een beleid in gang worden gezet om meer bevoegdheden en uitvoeringstaken op het gebied van het omgevingsbeleid neer te leggen bij de lagere overheden. In een aantal gevallen is dit wellicht terecht, maar voor het beleid ten aanzien van natuur en landschap kan dit leiden tot een (ongewenste) versnippering van beleid en veel onduidelijkheid tussen de verschillende regio's in Zeeland. Stichting Duinbehoud pleit daarom voor een strakke regierol van de provincie Zeeland ter bescherming van de natuur en het landschap. Deze strakke regierol zou onder andere moeten leiden tot standaard regels in de omgevingsplannen van gemeenten voor de gebieden die vallen onder het Natuur Netwerk Nederland en de Natura 2000-regelgeving en de gebieden die worden aangemerkt als bufferzone rond de natuurgebieden. Ook kunnen standaard regels worden opgesteld ter bescherming van het landschap. Dit voorkomt interpretatieverschillen van de provinciale Omgevingsverordening. Deze standaard regels zouden een uitvloeisel kunnen zijn van de Omgevingsverordening van de provincie Zeeland en meegegeven kunnen worden aan de gemeenten als richtlijn.

2. Biodiversiteit

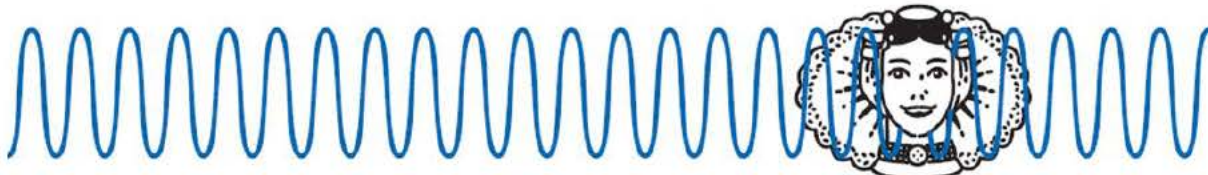
In de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 wordt de (terechte) opmerking gemaakt, dat het voor het herstel van de biodiversiteit niet voldoende is om te volstaan met de realisatie van de Natura 2000-doelen en het Natuur Netwerk Nederland. Ook buiten deze gebied moet gewerkt worden aan herstel van de biodiversiteit. Stichting Duinbehoud ziet daarvoor goede mogelijkheden op de gronden die in eigendom en/of beheer zijn bij de verschillende overheden. Met name de gronden die in beheer zijn bij het waterschap bieden nog volop kansen voor verbetering van de biodiversiteit door een aangepast beheer. Stichting Duinbehoud zou graag zien, dat dit punt in de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 verder wordt uitgewerkt en dat de rol van het waterschap hierin ook nadrukkelijker wordt benoemd. Ik

wil hierbij ook refereren aan het Deltaplan Biodiversiteitsherstel (2018), dat door diverse waterschappen in Nederland is ondertekend.

Graag bereid tot een nadere toelichting,

met vriendelijke groet,

Marc Janssen
interim directeur



Stichting

Zeeuws Platform Stralingsrisico
'gin straeling te vee, ee!'

AAN:
Provincie Zeeland
Projectteam Omgevingsvisie
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Het ZPS geeft informatie en voorlichting over de risico's van elektromagnetische velden en mobiele zendapparatuur in de openbare ruimte en huiselijke leefomgeving en is aangesloten bij landelijke organisaties voor gezondheid en milieu

DATUM : 23 maart 2021
AAN : Projectteam Omgevingsvisie
ONDERWERP: **Achterbanraadpleging Omgevingsvisie Zeeland**

Geacht projectteam,

Hierbij ontvangt u ons commentaar op de Ontwerp Omgevingsvisie 2021 ten behoeve van de achterbanraadpleging.

Ons commentaar betreft de volgende documenten:

1. Ontwerp Omgevingsvisie 2021, deel A
2. Ontwerp Omgevingsvisie 2021, deel B
3. Milieueffectrapport
4. Milieueffectrapport, bijlage 1 Factsheets
5. Passende beoordeling
6. Voorontwerp Omgevingsverordening 2021

Voorafgaand aan ons commentaar wijzen wij op het volgende:

Ruwe Schets 1 (11 maart 2020).

Straling is genoemd in deel A bij Uitstekend wonen en leven, onder 3.3., Huidige situatie, trends, ontwikkelingen, onderdeel Woonomgeving.

Straling is ook genoemd in deel B, blz. 69 voornamelijk als 5G onderwerp.

Door ons is op deze documenten commentaar geleverd per brief van 25 maart 2020.

Ruwe Schets 2/deel A (7 november 2020, onvolledig).

Dit deel A is tot stand gekomen in overleg met de Integratiegroep. Wij hebben geen deel uitgemaakt van deze Integratiegroep. Op onze vraag waarom, is nooit antwoord gekomen, ook niet tijdens het webinar van 11 maart 2021 toen daar de vraag weer gesteld is.

Een deel B en C hebben we nooit ontvangen. Niet duidelijk of deze gemaakt zijn.

De in onze brief van 25 maart 2020 gevraagde aanpassingen zijn niet overgenomen. Ook een compleet deel A is nooit ontvangen.

In Ruwe Schets 2/deel A is straling nu opgenomen onder de Uitdaging 'Balans in grote wateren en landelijk gebied'. Dit achten wij niet correct.

Commentaar documenten Omgevingsvisie:

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021, Deel A Voorontwerp voor achterbanraadpleging (5 januari 2021).

Het thema 'straling' is niet meer opgenomen bij 'Uitstekend wonen en leven'. Dit is niet correct en niet met ons overlegd. Moet hier wel worden opgenomen.

Blz. 24: Bij 'Uitdaging: 2050' staat 'Planten, mensen en dieren worden nauwelijks meer bedreigd door risicovolle milieufactoren' en 'milieukwaliteit is er in de hele provincie op vooruit gegaan'.

Deze vaststellingen moeten genuanceerd worden omdat door de toenemende stralingbelasting van elektromagnetische velden, de leefomgeving op dit punt absoluut niet is verbeterd.

Verder voor alle duidelijkheid: als straling genoemd wordt als milieufactor dient te worden aangegeven in het overzicht met thema's dat er een sterke relatie is met woningvoorraad, woonomgeving, voorzieningen, onderwijs en gezondheid.

Het thema 'straling' is als nieuwe milieufactor opgenomen bij 'Balans in grote wateren en buitengebied' (blz. 28). Bovendien is de tekst uit de Ruwe Schets zodanig gewijzigd dat de essentie van dit thema weggelaten is, t.w. de toenemende behoefte aan stralingsarme woningen en gebieden.

Oorspronkelijke tekst weer opnemen bij 'Uitstekend wonen en leven'.

Blz. 29: Dat de omgevingskwaliteit in Zeeland redelijk goed is geldt niet voor het aspect stralingsbelasting. Dit moet wel specifiek worden vermeld.

Blz. 33: Bij het onderdeel 'Milieueffecten' moet duidelijk worden gemaakt dat technologische ontwikkelingen, digitalisering, actuele en nieuwe milieuproblemen in relatie tot gezondheid ook betrekking hebben op straling.

Blz. 49: Bij het schema 'Partijen' is Stichting Zeeuws Platform Stralingsrisico niet genoemd en valt ook niet onder de wel genoemde partijen.

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021, Deel B Voorontwerp voor achterbanraadpleging (5 januari 2021).

Blz. 9: Gezondheid, subdoel 5. Hier wordt verwezen naar het thema Milieu.

Blz. 11: Mobiliteit. Bij digitale bereikbaarheid moet worden opgenomen dat de Provincie en de gemeenten vaste aansluitingen propageren voor thuiswerken en voor onderwijsinstellingen.

Blz. 17: Onderwijs. Ter voorkoming van gezondheidsklachten moeten Provincie en gemeenten voor onderwijsinstellingen propageren om gebruik te maken van vaste aansluitingen voor alle toepassingen en niet van draadloze verbindingen.

Blz. 21: Voorzieningen. Voor alle voorzieningen moeten maatregelen worden getroffen die het mogelijk maken dat burgers die gezondheidsproblemen hebben door straling (met name van draadloze communicatiesystemen), zonder problemen van de voorzieningen gebruik kunnen maken.

Blz. 28: Woningvoorraad. De woningvoorraad moet voorzien in een aantal woningen die stralingsarm zijn (gemaakt) ten behoeve van de doelgroep elektrogevoeligen.

Blz. 38: Woonomgeving. Hier wordt een verband gelegd tussen woonomgeving en leefbaarheid. Terecht wordt hier de milieufactor straling genoemd. Ten onrechte ontbreken echter de doelen en acties, t.w. het realiseren van stralingsarme woningen en stralingsarme woongebieden (witte zones) voor de doelgroep elektrogevoeligen.

Blz. 76: Milieu. Het thema straling is niet opgenomen bij de subdoelen. Bij Gezondheid, subdoel 5, wordt verwezen naar Milieu. Ergens moet het thema straling worden uitgewerkt met doelen en acties. Alleen 'straling' noemen is negeren van de inhoud van de destijds ingediende bouwsteen. Voor het thema Geluid is wel een subdoel benoemd.

Blz. 82: Kansen en risico's bij de uitvoering. Onder punt 2 wordt gesteld dat milieubeleid de meest sterke relatie heeft met o.a. 'straling (lucht, geluid)'. Dit is een onjuiste formulering. Straling, lucht en geluid zijn van elkaar losstaande milieufactoren. Ook onder punt 2 staat 'Vooral niet zichtbare milieuproblemen kunnen op termijn problemen opleveren'. Hierbij hoort ook straling te worden genoemd, zowel voor de korte als lange termijn. Onder punt 4 zou het noemen van stralingsrisico's niet misstaan.

Blz. 84: Natuurbescherming. Ook hier moet rekening worden gehouden met de effecten van straling.

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021: Milieueffectrapport (definitief, 6 januari 2021).

Par. 1.3: De M.E.R gaat uit van ruim 20 bouwstenen. Waar zijn de andere gebleven? Hoe is de selectie gemaakt? Wie heeft beslist dat bijv. het thema 'straling' niet meer als afzonderlijk thema is behandeld?

Par. 2.2: Het uitgangspunt voor de M.E.R. is 27 bouwstenen. Zoals bij par. 1.3 aangegeven is de bouwsteen 'straling' verdwenen en opgenomen in de bouwsteen 'gezondheid'. Dit doet geen recht aan de inhoud van de oorspronkelijke bouwsteen 'straling'. Wat eerder in het proces een bouwsteen was, wordt nu afgedaan als een onderwerp. Straling gaat met name over de leefomgeving met als belangrijke aspecten wonen, woonomgeving, voorzieningen en uiteraard gezondheid. Als opsteller van de bouwsteen 'straling' zijn we hier als maatschappelijke organisatie niet in gekend. Tussen de ontvangst van de Ruwe Schets 2/deel A en de ontvangst van de Ontwerp Omgevingsvisie is er met ons geen contact meer geweest.

Tabel 3.1: Bij Gezondheid/Straling staat voor de toetsingswijze 'Gezondheidsbescherming'. Dit is maar een deel van het verhaal en dient ruimer te worden genomen.

Par. 6.2.2: Gezondheid. Dit onderwerp is ten onrechte niet gekoppeld aan het thema Milieu. Onder Milieu valt het thema Straling als milieufactor. De genoemde gezondheidsrisico's zijn niet compleet.

Par. 6.2.4: Onderwijs. Hier ontbreekt de koppeling met Milieu en Gezondheid m.b.t. straling.

Par. 6.2.5: Voorzieningen. Alle voorzieningen dienen ook toegankelijk te zijn voor burgers die elektrogevoelig zijn.

Par. 6.2.6: Woningvoorraad. Als uitgangspunt voor de Zeeuwse Woonagenda wordt genoemd 'Inspelen op behoefte aan specifieke segmenten'. De doelgroep elektrogevoeligen is zo'n specifiek segment en mag bij dit onderwerp niet ontbreken.

Par. 6.2.7: Woonomgeving. Ook hier moet een relatie worden gelegd met Milieu.

Par. 6.3.1: Tabel aanpassen conform vorige opmerkingen.

Par. 6.4.1: Aanbevelingen. De opmerking om uit milieuoptiek integraal een vinger aan de pols te houden spoot niet (helemaal) met voorgaande uitwerkingen. Milieu is alleen in verband gebracht met Mobiliteit.

Hfdst. 7: Bij de maatschappelijke uitdaging 'Balans in grote wateren en landelijk gebied' wordt straling niet genoemd, terwijl dat in de Ontwerp Omgevingsvisie (deel A, blz. 28) wel gebeurt.

Het is zelfs niet genoemd onder Milieu, terwijl dat voor Geluid wel gebeurt.

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021: Milieueffectrapport, bijlage 1 Factsheets (16 december 2020).

Factsheet Gezondheid: Het thema Straling wordt hier duidelijk genoemd met verwijzing naar (mogelijke) gezondheidsrisico's. Ook wordt verwezen naar de Volksgezondheid Toekomstverkenning, waarin één van de kernboodschappen is 'Alertheid op bekende en nieuwe risico's nodig'.

Helaas komt hiervan voor straling niets terug in de M.E.R. en in de Omgevingsvisie zelf.

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021: Passende beoordeling (16 december 2020).

In dit document is in het geheel niets over straling opgenomen.

Voorontwerp Omgevingsverordening 2021 (5 januari 2021).

In dit document is in het geheel niets over straling opgenomen.

Samenvattende conclusie.

In de Ontwerp Omgevingsvisie deel A en deel B is het thema 'straling' opgenomen als een loshangende draad. Daar kun je twee dingen mee doen. Ten eerste deze aansluiten en ten tweede deze afknippen. Het lijkt er op dat het laatste dreigt te gebeuren. Als dat zo is, wat niet valt te hopen, dan negeert de Provincie Zeeland daarmee de door Stichting Zeeuws Platform Stralingsrisico opgestelde en ingediende bouwsteen.

Nog erger zou zijn als de Provincie de stralingsproblematiek ontkent en daarmee ook de gezondheidsklachten van vele Zeeuwse burgers.

Dat zou in tegenspraak zijn met de door Gedeputeerde Staten in 2018 gedane toezegging dat 'straling' in de Omgevingsvisie moet worden opgenomen. Zelfs ontbreekt in deel A een ambitie voor het thema 'straling'.

Wij zijn van mening dat de Provincie ons op z'n minst een verklaring schuldig is waarom het thema 'straling' zo halfslachtig, tot eigenlijk helemaal niet, in de Omgevingsvisie is opgenomen.

Los van een verklaring dringen wij er ernstig op aan om met ons te bespreken hoe we de documenten op een zinvolle manier kunnen aanpassen voor het thema 'straling'. Specifiek gaat het daarbij om het duidelijk definiëren van een ambitie, hoofd- en subdoelen en een aantal acties. Ter voorbereiding op een gesprek geven wij in Bijlage 1 bij deze brief aan wat wij gemeenten adviseren om in hun Gemeentelijke Omgevingsvisie op te nemen. De Provincie kan dit met beschikbare instrumenten, waaronder regelgeving, faciliteren.

Wij verwachten op korte termijn een afspraak te kunnen maken.

Vriendelijke groeten,

Stichting Zeeuws Platform Stralingsrisico
Adrie Spruijt, voorzitter

Bijlage 1.

Wonen

1. In het gemeentelijk woningbestand worden woningen opgenomen die vanaf de nieuwbouw voorzien zijn van voldoende afschermende middelen om de invloed van elektromagnetische velden tot een minimum te beperken. Indien nodig maakt de gemeente hiervoor afspraken met woningcorporaties.
2. Voor bestaande woningen worden bewoners financieel bijgestaan om hun (huur)woning van afschermende middelen te voorzien, zodat zij daar kunnen blijven wonen en niet noodgedwongen hoeven te verhuizen.
3. Om de aard en omvang van de elektromagnetische velden in een woning te kunnen vaststellen, worden bewoners financieel bijgestaan in de kosten van het uitvoeren van metingen.
4. Burgers die in aanmerking komen om te worden geholpen krijgen in voorkomende gevallen voorrang om een afgeschermd woning te betrekken.
5. Burgers moeten vrij zijn om in overleg met hun gemeente een stralingsarme locatie te zoeken waar zij een woning kunnen bouwen of verbouwen.
6. De gemeente hanteert een regelluw beleid ten aanzien van stralingsarme locaties, zodat op een dergelijke locatie niet alleen kan worden gewoond, maar ook een bedrijf kan worden uitgeoefend.
7. Ook wordt het mogelijk gemaakt om op een stralingsarme locatie tijdelijke verblijven te exploiteren voor andere stralingsgevoeligen.
8. Voor stralingsgevoelige kinderen, die vanwege de vele stralingproducerende apparatuur in scholen daar niet kunnen verblijven, is thuisonderwijs permanent toegestaan.

Gezonde leefomgeving

1. In openbare gebouwen zoals bibliotheek, gemeentehuis, museum, worden voorzieningen getroffen die het stralingsgevoeligen mogelijk maakt deze gebouwen, niet gehinderd door straling, te bezoeken.
2. De gemeente gaat scholen adviseren over en zo nodig financieel tegemoetkomen in de kosten van het aanleggen van vaste verbindingen in plaats of ter vervanging van draadloze verbindingen.
3. Voor stralingsarme locaties overlegt de gemeente met telecombedrijven en Agent-schap Telecom, om voor deze locaties de stralingsbelasting verder te verminderen of de bestaande stralingsbelasting laag te houden.
4. Met bedrijven die gebruik mogen maken van eigen frequenties, zullen afspraken worden gemaakt dat deze frequenties geen extra stralingsbelasting voor een stralingsarme locatie opleveren.
5. Het zal door de gemeente niet worden toegestaan dat op of dichtbij een stralings-arme locatie antennemasten of antenne-installaties worden geplaatst.
6. De gemeente zal zich inzetten om zelf te kunnen beslissen over het wel of niet plaatsen van antennemasten en antenne-installaties.
7. De gemeente zal burgers tijdig informeren over voorgenomen plaatsing van antennemasten, antenne-installaties en het verhogen van zendniveaus en de burger ruim in de gelegenheid stellen eventuele bezwaren in te dienen.

8. De gemeente zal er op toezien dat de totale stralingsbelasting in stralingsarme locaties ver beneden de vooralsnog gehanteerde blootstellingslimieten blijft, bij voorkeur aanzienlijk minder dan 0,1V/m (0,265 $\mu\text{W}/\text{m}^2$).
9. Om aan haar zorgplicht te kunnen voldoen moet de gemeente maatwerk kunnen leveren voor woningen en stralingsarme locaties ondanks eventueel landelijk geldende regels.

Van:

Aan: omgevingsvisie@zeeland.nl

CC:

Datum: 26-03-2021 om 09:16:25

Onderwerp: FW: Ontwerp Omgevingsverordening en Omgevingsvisie 2021 op 26-03-2021 om 09:16:25

Geachte heer, mevrouw,
Hierbij wil ik graag namens de Tafel Gebouwde omgeving van de Regionale Energiestrategie reageren op het voorontwerp van de Omgevingsvisie 2021.

Deel a Omgevingsvisie

Twee opmerkingen (blz 40 H5.2 Energietransitie, zie tekst hieronder).

- * Er staat 50% ipv 49% CO2 reductie voor 2030
- * De zin 'De tweede is omschakeling naar hernieuwbare energie' graag aanvullen met 'De tweede is omschakeling naar hernieuwbare energie en alternatieve bronnen van verwarming'.

Energietransitie

Om klimaatverandering tegen te gaan is wereldwijd, in Europees én in nationaal verband (Klimaatakkoord) afgesproken om de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen in 2030 met 50% te beperken. Hier is een transitie in onze energievoorziening voor nodig. Minder energie en warmte gebruiken is de eerste stap. De tweede is omschakeling naar hernieuwbare energie. Voor opwekking van voldoende duurzame energie zijn windparken op zee én zonne- en windparken op land voor nodig. In Zeeland is energie uit water ook een optie, zoals het benutten van de kracht van het getij. Verschillende partijen in Zeeland hebben de ambitie uitgesproken dit proces samen te gaan vormgeven en uitvoeren via een Regionale energiestrategie (RES). Binnen het samenwerkingsplatform Zeeuws Energieakkoord werken meer dan honderd partijen samen aan het opstellen en uitvoeren van de RES voor de regio Zeeland.

Deel b Omgevingsvisie

Deel b bestaat uit de bouwstenen en er is voor de gebouwde omgeving onderstaande tekst opgenomen (blz 130 H24 Energietransitie). Deze tekst is afkomstig uit de concept RES en dient inmiddels door voortschrijdend inzicht aangepast te worden, dit zal ook in de RES 2.0 waar we voorbereidingen voor treffen, worden opgenomen. Hiervoor doen wij een tekstvoorstel.

Huidige tekst:

Gebouwde omgeving

Het doel voor CO2-reductie in 2030 in de gebouwde omgeving verschilt tussen woningen, commerciële dienstverlening en publieke dienstverlening. In de concept Regionale Energiestrategie is deze ambitie uitgesplitst: woningen -215 kton, commercieel -127 kton en publiek -55 Kton. Bij elkaar komt dit op bijna 400 Kton CO2 reductie in de gebouwde omgeving. Dat is ca 34% reductie ten opzichte van 2017. Deze ambitie is iets hoger dan het Zeeuwse aandeel in de landelijke ambitie van 3,4 Mton CO2-reductie in de totale Nederlandse gebouwde omgeving. Deze reductie moet uiteindelijk

in de gemeenten en op dorps- en wijkniveau worden gerealiseerd. Bij de overstap naar nieuwe energiedragers en het transport en opslag daarvan, moet ook rekening worden gehouden met bijkomende veiligheidsrisico's.

Aangepast tekstvoorstel:

Gebouwde omgeving

De verduurzaming van de gebouwde omgeving is een complexe opgave. Alle gebouwen in Zeeland moeten worden verbouwd tot goed geïsoleerde en duurzaam verwarmde gebouwen. Het doel is 49% CO2-reductie ten opzichte van 1990. Hoe dit gerealiseerd zal worden in de gebouwde omgeving wordt vastgesteld in de Regionale Energie Strategie (RES). In de Regionale Structuur Warmte, die onderdeel uitmaakt van de RES, wordt de regionale voorziening van warmte beschreven, met daarin hoe het warmteaanbod, de warmtevraag, en de infrastructuur op Zeeuws niveau, met elkaar kunnen worden verbonden en wat hierin de Zeeuwse ambitie is. De CO2-reductie van de gebouwde omgeving moet uiteindelijk in de gemeenten en op dorps- en wijkniveau worden gerealiseerd. Gemeenten leggen het tijdpad voor de ontwikkeling van een alternatieve energievoorziening en het geleidelijk vervangen van aardgas, zoals overeengekomen in het Klimaatakkoord, vast in de Transitievisie Warmte.

Met vriendelijke groet,
[cid:image002.png@01D72220.B0D49A60]

Edisonweg 37D1 - 4382 NV Vlissingen
T:+31

E:

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg |
[www.zeeland.nl](http://scanmail.trustwave.com/?c=8790&d=3Jjd4LWBCa1hBdjtPbww6a3EJN9VDDbIXGvFB6byKQ&u=http%3a%2f%2fwww%2ezeeland%2enl%2f)<<http://scanmail.trustwave.com/?c=8790&d=3Jjd4LWBCa1hBdjtPbww6a3EJN9VDDbIXGvFB6byKQ&u=http%3a%2f%2fwww%2ezeeland%2enl%2f>> | [voor.zeeland.nl/energie](https://scanmail.trustwave.com/?c=8790&d=3Jjd4LWBCa1hBdjtPbww6a3EJN9VDDbIXG2dU6WjKg&u=https%3a%2f%2fvoor%2ezeeland%2enl%2fenergie)<<https://scanmail.trustwave.com/?c=8790&d=3Jjd4LWBCa1hBdjtPbww6a3EJN9VDDbIXG2dU6WjKg&u=https%3a%2f%2fvoor%2ezeeland%2enl%2fenergie>>

Bijlagen:
image002.png



Toeristisch
Ondernemend
Zeeland

(voorzitter)
Edisonweg 37 D1
4382 NV Vlissingen

Provincie Zeeland
t.a.v. team Omgevingsvisie
Provinciehuis, Abdij 6
4331 BK Middelburg
omgevingsvisie@zeeland.nl

Vlissingen: 18-04-2021

Betreft: reactie op voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie 2021.

Middels deze brief willen wij schriftelijk reageren op het voorontwerp Zeeuwse Omgevingsvisie 2021. Allereerst zijn wij blij om te zien dat TOZ als een belangrijke partij in de vorming en uitvoering van deze visie gezien wordt en dat eerder aangeleverde input grotendeels een plek heeft gekregen in deze visie. Wij zullen ons in deze reactie daarom ook beperken tot een aantal punten die wij missen in de visie of die in onze optiek beter op een andere manier verwoord zouden moeten worden.

Onder actie 1.1 van hoofdstuk 20 Recreatie en Toerisme wordt ingezet op versterken van de Zeeuwse identiteit en profilering. Hier zou een sterkere verbinding gevonden kunnen worden met andere hoofdstukken zoals Erfgoed en Natuur. Zo is actie 3.1 *Kansen benutten voor toerisme* van hoofdstuk 11 Erfgoed wat ons betreft een doelstelling die onder het hoofdstuk Toerisme hoort, maar ook subdoel 7 *Natuurbeleving* van hoofdstuk 15 Natuur, kan nog sterker in verband gebracht worden met het subdoel 1 *Gastbeleving* van het hoofdstuk Recreatie en Toerisme. Ook de actie die bij Archeologisch Erfgoed wordt benoemd ("Actie 3.2 Leerstoel Cultuurtoerisme installeren bij UCR") zouden wij liever zien als een bredere actie die wordt ingezet vanuit de recreatieparagraaf in de vorm van een kwartiermaker cultuurtoerisme.

In ditzelfde subdoel zouden wij graag het fietsknooppuntensysteem specifiek genoemd willen zien. Hoewel we dit onder de noemer van infrastructuur zouden kunnen schuiven, verdient dit systeem specifieke aandacht. De vijfsterren fietsprovincie Zeeland is een *unique selling point* waarvoor het fietsknooppuntensysteem essentieel is.

Onder subdoel 2.2 van het deel Recreatie en Toerisme wordt aandacht gevraagd voor het optimaal verbinden van vraag en aanbod. De tekst die hier geschreven staat lijkt alleen te gaan over de verblijfsrecreatie, terwijl dit stuk in brede zin geldt voor de gehele sector. Zo zou er in deze ook aandacht moeten zijn voor nieuwe ontwikkelingen bij de dagattracties en in de horeca. Ook (juist) deze sectoren zijn van groot belang voor een gedifferentieerd aanbod voor niet alleen de toerist, maar ook de eigen inwoner.

Onder subdoel 4 van het hoofdstuk Recreatie en Toerisme staan twee essentiële onderleggers voor de realisatie van kwaliteitsverbetering: 4.1 *een goed functionerende innovatie- en kennisnetwerkstructuur* en 4.2 *Data en kennisontwikkeling*. Hierbij zouden wij bij 4.1 nog meer de noodzaak van structuurversterking onder de aandacht willen brengen, niet alleen tussen de verschillende partijen en sectoren, maar ook tussen lokale en regionale partijen. Daarnaast zouden wij graag zien dat ook in dit

subdoel, net als in het hoofdstuk 21 Visserij veelvuldig aangegeven is, het belang van deze onderleggers vertaald wordt in het alloceren van financiële middelen.

Tot slot willen wij nog aandacht vragen voor de onderwerpen bereikbaarheid en huisvesting. Hoewel dit beide onderwerpen zijn die aparte hoofdstukken vormen, zien wij ze wel als bijzondere uitdagingen voor de vrijetijdssector. Dit omdat bedrijven vaak in het buitengebied liggen en een groot deel van de banen seizoensgebonden zijn. Het verbeteren van de bereikbaarheid voor zowel de gast als werknemers van dergelijke bedrijven en het zorgen voor voldoende huisvestingsmogelijkheden voor werknemers zijn randvoorwaardelijk voor een gezonde bedrijfsvoering en verdienen dan ook specifieke aandacht in het hoofdstuk Recreatie en Toerisme.

Wij verzoeken u om bovenstaande opmerkingen in overweging te nemen in de verdere uitwerking van de volgende versie van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021. Uiteraard zijn wij graag bereid de inhoud van deze brief mondeling toe te lichten.

Namens Toeristisch Ondernemend Zeeland,

Carla Schönknecht

Programma Omgevingsvisie Zeeland 2021
omgevingsvisie@zeeland.nl
p/a Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Datum: 30 maart 2021

Onderwerp: Reactie Vekabo op concept omgevingsvisie/ ontwerp omgevingsverordening Zeeland

Geachte heer

Vekabo heeft in het voorbereidingstraject van de nieuwe omgevingsvisie zeer actief geparticipeerd middels de TOZ (Toeristisch Ondernemend Zeeland).
Specifiek vanuit het toekomstig belang van onze leden ondernemers, **doen wij hierbij een appel voor meer ruimte voor ondernemerschap.**

Als Vekabo hebben we onze achterban in Zeeland (ruim 200 ondernemers) actief geraadpleegd inzake de eerste ruwe schets van de nieuwe omgevingsvisie welke per 1 januari 2022 van kracht wordt.

Maatschappelijke doelen combineren met ontwikkelruimte

Onze leden ondersteunen de uitdagingen om duurzaamheid/energietransitie en omgevingskwaliteit (landschap en biodiversiteit) te koppelen aan kwaliteitsverbetering en diversiteit van hun aanbod op het gebied van plattelandsrecreatie. Hiervoor is ontwikkelruimte nodig om te kunnen groeien vanuit maatwerk. Op deze manier kunnen onze recreatieondernemers op het platteland een actieve bijdrage leveren aan de Zeeuwse doelstellingen op het gebied van de vier grote maatschappelijke uitdagingen, namelijk leefomgeving, klimaat, circulair en landelijk gebied/grote wateren. Tevens spelen onze ondernemers hiermee in op veranderende consumentenwensen.

Om deze doelstellingen te halen is het noodzakelijk dat er ontwikkelruimte geboden wordt aan de ondernemingen om te kunnen innoveren met als doel **een renderend recreatiebedrijf te behouden.**

Ruimte om te groeien is hier onlosmakelijk **mee verbonden**. Investerings in ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en maatschappelijke opgaven moeten terugverdiend kunnen worden.

Onze ambities voor plattelandsrecreatie is dan ook deze **innovaties** en de daar **veelal aan gekoppelde groei** meer **ruimte te geven**.

Met name op het gebied van water, energie, biodiversiteit en landschap zijn er al goede praktijkvoorbeelden en daar liggen nog meer mogelijkheden in combinatie met ontwikkelruimte op de bedrijven.

Maximum 25 kampeerplaatsen past niet bij nieuwe omgevingswet 1-1-2022

Vekabo is dan ook van mening, dat evenals voor verblijfsrecreatie géén maximum aantal kampeerplaatsen gesteld moet worden. Dit past niet in de ambitie van de nieuwe omgevingsvisie Zeeland 2021. Vekabo doet hierbij een dringend verzoek om artikel 5.1.5.6 “maximaal 25 kampeerplaatsen” in het Voorontwerp Omgevingsverordening 2021 niet op te nemen.

In het kader van de nieuwe landelijke omgevingswet per 1 januari 2022 is middels de omgevingsplannen van de gemeente alsook een omgevingsdialoog als onderdeel van individuele vergunningverlening voldoende geborgd dat maatwerk van ontwikkelruimte plaats vindt.

Met de nieuwe omgevingsvisie Zeeland 2021 worden onze ondernemers uitgedaagd om te investeren in innovatie, geleide groei en bereiken van maatschappelijke doelen. Wel is Vekabo van mening dat de gemeentelijke omgevingsvisie heldere beleidskaders dient te geven t.a.v. de kwaliteit en de inpassing van een recreatieonderneming in een gebied. De recreatieve omvang (o.a. aantal kampeerplaatsen) is dan afhankelijk hoe een bedrijf dit weer weet in te passen in een landschappelijke en toekomstgerichte omgeving. Meer concreet een omgeving waar bv. extra aandacht is voor natuurontwikkeling, klimaatadaptatie, water, duurzame energie, biodiversiteit en landschappelijke verfraaiing.

Het mag duidelijk zijn dat de ruim 200 Vekabo recreatieondernemers/agrariërs een substantiële bijdrage leveren aan de economie, beheer van het landelijk gebied en de leefbaarheid van Zeeland. De Vekabo ondernemers zijn destijds weliswaar ontstaan als tweede tak (nevenactiviteit) van een agrarische bedrijf maar de ontwikkelingen in de recreatietak zijn van dien aard dat als gevolg van het professionaliseren, deze recreatietak steeds vaker een belangrijke pijler onder de totale onderneming is. Als deze tak zich niet verder kan ontwikkelen zullen op termijn mede als gevolg van de grote transitie in de agrarische sector veel combibedrijven (agrarisch met een recreatietak) niet blijven bestaan en treedt verpaupering op in het landelijk gebied.

Markt vraagt meer kampeerplaatsen in Zeeland

Vanuit spreiding van toerismedrukte in Nederland en zeker ook in Zeeland moeten ondernemers in het landelijk gebied meer ruimte krijgen om te kunnen ondernemen, uiteraard met een onderbouwd duurzaam bedrijfsplan alsook draagvlak in de omgeving. Hier komt nog bij dat Zeelandbreed het aantal kampeerplaatsen de laatste jaren sterk verminderd is doordat veel grotere recreatiebedrijven kampeerplaatsen omgezet hebben naar chalets. M.a.w. er is vanuit de markt vraag naar meer kampeerplaatsen (niet van 'h zelfde, maar innovatief en topkwaliteit) en dit wordt nog versterkt de komende jaren door meer binnenlandse vakanties door jong en oud i.v.m. de coronapandemie.

Vekabo Nederland

Beleef 't Buitenleven

Op deze manier zullen onze Vekabo recreatieondernemers op het Zeeuwse platteland een bijdrage leveren aan het toenemende gastenaanbod. Door veelal de combinatie met landbouw komen de gasten ook weer dichterbij de natuur, alsook waar ons voedsel vandaan komt. Het laatste is van groot belang voor de jongere generatie, zodat hun leefstijl ook meer duurzaam wordt.

Transitie landbouw: recreatie houdt locatie mede vitaal

Gezien de transitie die gaande is in de landbouw, is creatieve en innovatieve herbestemming van gebouwen (VAB's) van groot belang om verpaupering van het platteland tegen te gaan. Hier liggen, op het gebied van recreatie, streekproducten, verblijfsaccommodaties (groepsaccommodaties, vakantiewoningen, B&B's) en vergaderruimten, ook nieuwe kansen mits op de juiste plaats en met professioneel ondernemerschap. Het is van strategisch belang dat de nieuwe omgevingsverordening hier ruimte voor biedt om het Zeeuwse platteland vitaal te houden in alle opzichten.

Consument verandert continue

Tot slot wijzen wij erop dat de toerist steeds meer jaarrond wil genieten van Zeeland, waarbij tevens vanuit economisch oogpunt voor de ondernemer alsook voor vermindering van topseizoensdruk het noodzakelijk is dat de recreatieve voorzieningen jaarrond aangeboden kunnen worden.

Tevens is met deze corona pandemie ook duidelijk geworden dat er behoefte is aan grotere kampeerplaatsen met privé sanitair en eigen accommodaties zoals chalets en tiny houses. In verband met de gezondheid van zichzelf en anderen willen gasten zelfvoorzienend zijn en niet afhankelijk van gedeelde accommodatie en gezamenlijk sanitair. Deze markt van privé sanitair alsook camperaars zijn hard groeiende en met name de Vekabo campings kunnen hierin voorzien, omdat ze meer ruimte ter beschikking hebben op hun terrein.

Dit voortschrijdend inzicht is in korte tijd extra duidelijk geworden door de vraag vanuit de markt en hier willen we als Vekabo ondernemers in de toekomst beter op in kunnen spelen.

Hierbij willen we ook opmerken dat met name de gemeente Veere géén privé sanitair op de kampeerplaats toestaat (en dat het terrein in de winter leeg moet zijn) en andere gemeenten in Zeeland staan dit wel toe, waardoor rechtsongelijkheid ontstaat tussen ondernemers alsook een kwalitatieve achterstand naar de consument toe.



Vekabo Nederland
Beleef 't Buitenleven

Samenvatting

Onze Vekabo ondernemers gaan graag de uitdaging aan om maatschappelijke doelen, conform de concept Omgevingsvisie Zeeland 2021 te combineren met nieuwe wensen uit de markt. Hiervoor is een aangepaste provinciale omgevingsverordening 2021 nodig zonder een maximum van 25 kampeerplaatsen, zodat op gemeentelijk nivo ontwikkelruimte gegeven kan worden, die dit voor de Vekabo ondernemers mogelijk maakt. De leefgemeenschap wil meer ruimte voor meervoudig ruimtegebruik en wij kunnen daar als sector ons steentje aan bijdragen door te innoveren met ontwikkelruimte, die daar bij hoort

Kees Mesu, Vekabo vertegenwoordiger in de TOZ en Maarten Janse, bestuurslid Vekabo willen dit schrijven graag nader toelichten in een gesprek met uw college.

Namens de Zeeuwse leden van Vekabo,

Ellen Kok-Hendriks
Voorzitter Vekabo Nederland

c.c. de heer

Digitale bijeenkomst ZPG en Provincie: Gebiedstafel Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 / advies aan GS

woensdag 24 februari 2021, aanvang 20:00 uur; 30 deelnemers

Tijdens deze bijeenkomst worden de reacties op de concept-Omgevingsvisie verzameld + via een mailronde aangevuld. Het bestuur van ZPG legt de reacties en het ledenadvies voor aan GS.

Verwelkoming

Voorzitter Titus van der Torren heet allen welkom en in het bijzonder de gedeputeerde en de medewerkers van de provincie. Gedeputeerde Dick van der Velde nodigt het bestuur ZPG uit voor een gesprek aan tafel, zodra het weer kan. De gedeputeerde introduceert het onderwerp van deze avond. Met een 50-tal organisaties is in co-creatie het concept uitgewerkt. 1 januari 2022 worden Visie én Verordening definitief.

ZPG wordt uitgenodigd het advies voor 26 maart a.s. aan te leveren.

De voor ZPG relevante grote maatschappelijke uitdaging in de visie voor 2050 vormt met name het onderdeel 'Balans in de grote wateren en landelijk gebied'. De onderdeel m.b.t. 'Klimaatbestendig en CO2' loopt door alle uitdagingen heen. De RES - Regionale Energie Strategie en Klimaatadaptatie worden eveneens meegenomen. In deel B zijn 'doelen en acties' voor de 27 bouwstenen (thema's) uitgewerkt. Er worden tijdens deze interactieve avond 4 bouwstenen behandeld.

Op basis van de reacties van de deelnemers zijn de adviezen opgesteld.

Bouwsteen 13. 'Landschap'

Introductie: de 27 bouwstenen hangen met elkaar samen. Relevante subdoelen: behoud van kernkwaliteiten en sturen op veerkracht, met herstel van natuurlijke water- en bodemsystemen; sturen op natuurinclusieve benadering, met vervaging van harde scheidingen.

Advies:

- De kaart in de PowerPoint komt uit de Zeeuwse bosvisie. Deze vormt een mooie opstap als visie voor de verschillende landschappen. Verzoek aan GS om deze aanpak in de Omgevingsvisie duidelijk uit te leggen en een link naar de bosvisie toe te voegen.
- Nationale landschappen zoals 'de Zak van Zuid-Beveland' vallen niet meer onder het landelijk beleid. Leden van ZPG vragen om continuïteit van het beleid. Dat we geen korte termijn aanpak krijgen, met daarnaast een 'utopische' langetermijnvisie. Ook deze moet realistisch zijn.
- Cultuurhistorisch landschap: gaat de Provincie hierbij uit van het beeld van 1900 of 1800? Graag uitleg.
- Hoe leggen we de bescherming van waarden vast? Het landschap blijft in ontwikkeling.
Advies: graag hier de eigenaren van (groene) monumenten bij betrekken! Tevens vraagt het inpassen van zonnevelden hierbij aandacht; zie ook advies onder 'Landbouw'.
- Goed voorbeeld voor het draagvlak: concentratie van windmolen waarbij bewoners op afstand kunnen participeren. Het betrekken van (grond-)eigenaren en omwonenden is nodig om externe ontwikkelaars/investeerders voor te zijn.
- Maak gebruik van de 'brandweerfunctie' van de Omgevingsvisie, bv om de zoetwatervoorraad op peil te houden. Bij langdurige droogte heb je aanvoer van afstand nodig. Kan dit een plaats krijgen in de visie? Voor de veerkracht zullen we de sponswerking van de bodem moeten vergroten.
- Deltaplan zoetwater wordt op enig moment bouwsteen van deze dynamische Omgevingsvisie, in samenspraak met de omgeving. Eigenaren van gronden willen hierbij betrokken worden!
- Leden vragen aandacht voor peil gestuurde drainage en het benutten van oude kreken om de zoetwaterlens te vergroten. Dit moet landen in het uitvoeringsprogramma, wat later wordt gecommuniceerd.

Bouwsteen 15. 'Natuur'

Introductie: 3 Rijksopgaven komen hierin terug, incl. biodiversiteit, draagvlak/verbinden economie en stikstof; 7 subdoelen zijn benoemd, incl. verbreding en het integreren als natuurinclusiviteit. Het vigerende natuurbeleid komt hier eveneens in terug.

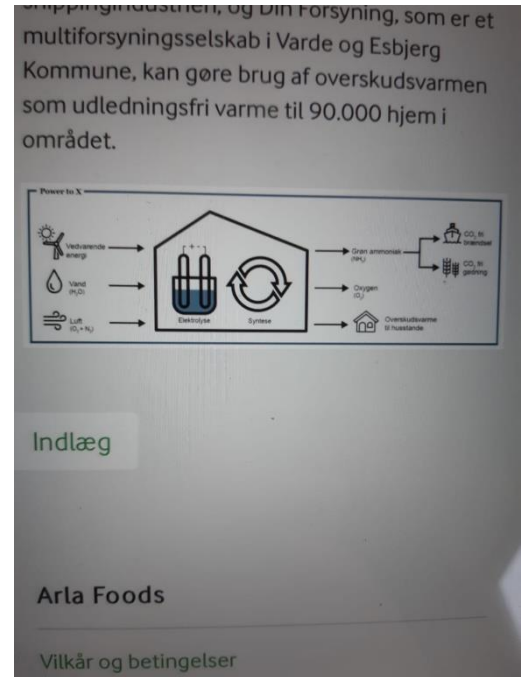
Advies:

- Leden vragen om beelden bij uitvoering. Wat is onze rol als particuliere grondeigenaren? Gebiedsgerichte aanpak is nodig, zeker als het gaat om stikstof. Graag hier de eigenaren vanaf de start bij betrekken.
- Grensoverschrijdende stikstofproblematiek: wordt er afgestemd met de naburige provincie? Bronbeleid is een aparte opgave, met een belangrijke rol van het Rijk. Er is afstemming met de Belgen.
- Vervagen harde grens groen en niet groen. ZPG is voorstander, integratie van landbouw en natuur kan veel beter. Diversiteit kan juist beter door agrariërs in te schakelen bij natuurbeheer. Wel is het zaak dat aangelegde natuur rond de boerderij een latere uitbreiding binnen het bouwblok niet in de weg staat.
- Natuur in de Deltawateren. Rijkswaterstaat én aanpalende grondeigenaren hierbij betrekken.
- Kanaalzone, elektrificatie.

Rijk gaat windenergie naar Zeeland geleiden. Wellicht past het Deense concept in Sluiskil, zodat ook de Zeeuwse boer milieuvriendelijke kunstmest kan gaan gebruiken voor de precisielandbouw.

Info van Nederlandse agrariër in Denemarken: 'in Esbjerg wordt een fabriek gebouwd die schone, CO2 neutrale kunstmest gaat maken. Met behulp van zonne- en windenergie wordt water en lucht omgezet in ammoniak, zuurstof en warmte.'

<https://nos.nl/artikel/2224628-grootverbruikers-willen-van-gronings-gas-af-maar-weten-niet-hoe-snel.html>



Bouwsteen 12 Landbouw

Introductie: inzet op volhoudbare landbouw, in evenwicht met omgeving, gericht op meerwaarde. Met verdienmodel voor de Zeeuwse boer.

Er volgt een uitvoeringsprogramma voor de 4 subdoelen. Ondersteunen transitie; bodemkwaliteit; water- en klimaatopgave; bevorderen biodiversiteit.

Advies:

- De brede ambitie voor de gehele keten wordt gewaardeerd, echter, grondeigenaren hebben een faire (pacht-) vergoeding nodig. Hoe gaat de provincie hierbij helpen.
- Indicatoren voor bodem: graag gezamenlijk met grondeigenaren en agrariërs ontwikkelen. FPG is betrokken bij een landelijke pilot waarbij bodemsensoren worden ingezet om de gronden gericht te beheren.
- Biodiversiteit, steeds meer boeren willen akkerranden aanleggen. Worden de middelen hiervoor opgehoogd? Uitvoeringsprogramma Landelijk gebied biedt hiervoor kansen: de provincie gaat kijken of er rijksmiddelen kunnen worden inzetten in de zone rond Natura 2000 vanuit 'Programma Natuur'.
- Er wordt nagedacht over een regeling landschapselementen vanuit GLB, ook om bij de bosvisie tot uitvoering te komen. ZPG vraagt om heldere regelingen en een goede communicatie, zodat eigenaren plannen kunnen uitwerken en op basis van een reëel rendement houtopstanden kunnen inplanten.

- Maatschappelijke functie: wat valt daar onder? Het betreft het brede scala van bodem, water en landschap. Als boeren iets extra doen, dan pleit ZPG voor een extra beloning, a.d.v. kritische prestatie indicatoren. Hoe gaat de provincie deze ontwikkeling stimuleren?
- Aan het oppervlak van een bouwblok is er geen beperking vanuit de provincie. Wellicht kunnen met de Zeeuwse gemeenten afspraken worden gemaakt voor de landschappelijke inpassing bij uitbreiding, voor passend overgangsgroen.
- Agrarische bedrijven hebben 'meer poten nodig om op te staan'. Bestemming van het bouwblok dient zo nodig verbreed te worden om ook de volgende fase in relatie met agro te kunnen oppakken, bv het gedeeltelijk kunnen sorteren van aardappelen van derden. Gemeentelijk maatwerk in samenwerking met de provincie is nodig, waarbij het extra verkeer een afweging is.
- Hierboven wordt aandacht gevraagd voor de groter wordende bedrijven met de mogelijkheid van bv een groter bouwblok ten gunste van mogelijke verwerking van agrarische producten. Wat we op de avond niet genoemd hebben is het probleem / de uitdaging van de vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen (VAB's) om daar mogelijk ook beleid op te ontwikkelen. Wat er voor mogelijkheden zijn als deze niet meer voor agrarische doeleinden worden gebruikt. Het heeft in elk geval wel invloed op de inrichting van het buitengebied, de plattelandseconomie, de leefbaarheid en op de ontwikkelruimte van de blijvers!

Aanvullend vragen leden aandacht voor het beleid m.b.t. zonnepanelen

- Dat de energieproductie anders moet, met minder CO2 uitstoot, daar is nagenoeg iedereen het over eens. Maar de achterban is kritisch over het plaatsen van zonnepanelen op productieve landbouwgrond. Als grond bedekt wordt met zonnepanelen neemt het landbouwgrond weg met als gevolg hogere grondprijzen. Met zonnepanelen bedekte grond heeft geen of nauwelijks natuurwaarde en het verlaagt de landschappelijke kwaliteit. Er liggen nog tienduizenden hectares daken van met name bedrijfsgebouwen, loodsen, lege kassen enz. braak te wachten op panelen, die tot nu toe onbenut zijn. Ook parkeerterreinen kunnen voorzien worden van panelen op pilaren 2 of 3 meter boven het asfalt.

Bouwsteen 11. Erfgoed

Introductie: Het uitgangspunt is het behoud én het ontwikkelen van Erfgoed.

Advies:

- Als voorbeeld de 'Molenbiotoop' om het landschap rond een monument te beschermen: op basis hiervan mag in de ruimte rond een historische molen niet gebouwd worden. En zo heb je ook het 'paalrecht' bij een eendenkooi. Op welke manier draagt de omgeving bij aan de buitenplaats/landgoed, en kunnen we het begrip 'landgoedbiotoop' opnemen in de Omgevingsvisie, om vervolgens regels op te stellen in de Verordening, incl. passende ruimte om door ontwikkeling het Erfgoed te behouden? In hoeverre is dat bindend voor de gemeente? De Provincie Zuid-Holland werkt in dit kader al langer met het begrip 'landgoedbiotoop'.
- 'Bereikbaar en toegankelijk', wat is de rol van de provincie en particuliere eigenaren? Of betreft dit uitsluitende toeristische partijen?
De provincie heeft niet altijd een rechtstreekse rol. Graag opschrijven welke andere partijen een rol hebben, c.q. of een convenant met particulieren meerwaarde heeft.
Is er een aanspreekpunt bij de provincie, als je dit doel wilt nastreven?
Voor vergunning moet er één loket zijn met integrale afweging. ZPG vraagt hierbij om de kennis over het buitengebied hierin samen te brengen en aansluiten een goede communicatie over de bereikbaarheid van het loket.
- 'Organisaties met erfgoed ontwikkelen arrangementen', bv in combi met het bezoek van de monumenten. ZPG vraagt om afstemming indien er ook particuliere monumenten worden opgenomen.

Uitvoeringsprogramma / Grondbeleid

Met deze twee onderwerpen wordt de bijeenkomst afgerond.

Grondbeleid: gedeputeerde van der Velde meldt dat het huidige beleid ondersteunend is, bv de huidige toolkit en de inzet van het Kavelruilbureau. De provincie gaat de aanpak updaten, passend bij de integrale doelstelling van de Omgevingsvisie. Dit wordt in september opgepakt.

Advies:

- vraagt hierbij aandacht voor de zeer grote belangstelling van Belgische grondeigenaren voor de vrijkomende landbouwgronden in Zeeuws-Vlaanderen. Doordat de oogst direct naar België gaat verdwijnt de meerwaarde uit de Zeeuwse keten.
De provincie brengt dit onderwerp in beeld, samen met het Kadaster.
- Voor de aanwezige deelnemers is het provinciale grondbeleid relevant om met name de particuliere beheereenheden te versterken, zowel met overheids- als bv TBO-gronden. ZPG zal worden betrokken bij het provinciaal grondbeleid, mede vanuit het oogpunt van gelijkberechtiging.
- Tot slot, m.b.t. de bosvisie, er is maatwerk nodig zodat het mogelijk blijft om productiebomen te kappen bv voor lokaal timmerhout, met herplant, om ook in de toekomst te kunnen oogsten. Door dit vast te leggen ontstaat draagvlak voor uitbreiding van het Zeeuwse bosareaal.

Datum: 14 april 2021
Referentie: 21/141-RMS/pdw
Betreft: Omgevingsvisie

ZorgSaam Zorggroep Zeeuws-Vlaanderen
KvK: 67721133

College van Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Raad van Bestuur
Wielingenlaan 2
4535 PA Terneuzen
0115 688142
rvbzorgsaam@zzv.nl

Geacht College,

Met belangstelling hebben wij als zorgorganisaties kennisgenomen van de omgevingsvisie zoals u die wilt vaststellen. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om alsnog hierop een reactie te mogen geven.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor hetgeen reeds in de Omgevingsvisie is opgenomen. Dit zal zeker bijdragen aan een toekomstbestendige Zeeuwse samenleving. Wel denken wij dat het van belang is dat in de Omgevingsvisie van de provincie er meer expliciete aandacht is voor toekomstbestendige zorg(infrastructuur). Voor de leefbaarheid van Zeeland is het immers van belang dat ook de zorgvoorzieningen en infrastructuur goed beschikbaar blijven. Wij willen daarom enkele suggesties aanreiken, aansluitend op hetgeen al in de visie is verwoord, om daarmee de basis voor het "samen verder bouwen aan de toekomst van Zeeland" te verstevigen.

Een toekomstbestendige en toegankelijke zorginfrastructuur is een vereiste voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een gezonde economie in Zeeland. We willen gaan werken vanuit één visie op gezondheid en willen Zeeland tot de meest positieve gezondheidsregio te maken. Daarbij kijken we breder dan "afwezigheid van ziekte". Bij de invalshoek van positieve gezondheid ligt het accent niet alleen op ziekte maar juist op het voorkomen van ziekte en hun vermogen tot eigen regie, op hun veerkracht en wat hun leven betekenisvol maakt.

De zorgkloof die de komende periode zal gaan ontstaan, willen we verkleinen en zo mogelijk voorkomen. Voor de doelgroep ouderen en kwetsbare bewoners betekent dit dat we vol inzetten op het verminderen van de zorgvraag en om voor hen beter passende oplossingen te realiseren thuis, in geschikte woningen. Richting toekomst zullen veel vaker voor ouderen en kwetsbare bewoners beter passende oplossingen gevonden moeten worden in het sociaal domein, dan in het zorgdomein.

De omgevingsvisie zou naar onze mening moeten aansluiten op deze ambitie, waar de Provincie zich ook aan verbonden heeft.

Daarom zou het goed zijn dat in de Omgevingsvisie passend bij de thema's die daar al in zijn opgenomen, meer expliciete aandacht wordt besteed aan:

- Positieve gezondheid als leidend principe
- Beschikbaarheid van welzijnsvoorzieningen
- Randvoorwaarden die realisatie van zorginnovatie faciliteren
- Beschikbaarheid van woningen, inrichting van wijken en woonzorgcentra waardoor mensen langer thuis intensieve zorg en ondersteuning kunnen krijgen in een veilige woonomgeving

Wij hopen met deze reactie eraan te hebben bijgedragen dat de zorg meer expliciet aandacht kan krijgen in de Omgevingsvisie. En zo kan bijdragen aan een toekomstbestendige Zeeuwse samenleving. Graag treden de Zeeuwse zorgorganisaties met u in overleg om de bovengenoemde thematiek verder te concretiseren.

Mede namens de Zeeuwse zorgorganisaties Allevo, Zorgstroom, Ter Weel, WVO-Zorg, Emergis, ADRZ en SVRZ,

Met vriendelijke groet en hoogachting,

Drs. R.M. Smit
Voorzitter Raad van Bestuur

Retour: 4460BA Goes

Provincie Zeeland
Stuurgroep Omgevingsvisie

Per mail
omgevingsvisie@zeeland.nl

Datum
23 maart 2021

Onderwerp
Reactie op Omgevingsvisie
achterbanraadpleging

Contact

Kenmerk21
21amoeli74izp

Geachte leden van de stuurgroep,

De achterbanraadpleging over het voorontwerp Omgevingsvisie met bijbehorende Verordening, die we gehouden hebben op 25 februari 2021, geeft aanleiding voor het volgende.

Algemeen

In algemene zin komt in de tekst voedsel als één van de 1^e levensbehoeftes en de productie daarvan en de noodzaak om in een bepaalde mate zelfvoorzienend hierin te zijn, onvoldoende uit de verf. Vanuit onze sector, maar ook breder, is dat toch de basis van vertrek.

Zorgvuldig landgebruik van de Zeeuwse bodem die een hoog voorbrengend vermogen in zich heeft voor een verscheidenheid aan kwaliteitsproducten moet op waarde geschat worden, en mag geen sluitpost zijn in discussies in en rond ruimteclaims. De Zeeuwse bodem is buitengewoon uniek, vruchtbaar en uiterst geschikt voor teelt van hoogwaardig uitgangsmateriaal, kraamkamer voor innovatie van nieuwe en vernieuwen teelten Ook be -en verwerken van producten en afzet, markt en keten zijn niet voor niets gevestigd in dit agrarisch top gebied van Nederland. De agrarische sector is economisch een erg belangrijke pijler voor zeeland.

Verzoek;

Graag zien wij bovenstaande opgenomen in de relevante teksten.

Voorontwerp en Verordening

Het voorliggende Voorontwerp met Verordening geeft per thema onze volgende opmerkingen.

Energie

Wat energie productie betreft zijn wij voorstander van het hanteren van de zgn. zonneladder. Het benutten van daken bij schuren en loodsen is een logische keuze en een vorm van dubbeldoel. Gezien de huidige voorwaarden zou daar nog een hogere meerwaarde aan toegekend kunnen worden door de regeling en voorwaarden zo te maken dat meer productie dan voor eigen gebruik ook rendabel

gemaakt wordt. Ook het realiseren van zonenergie waar meerdere doelen bereikt kunnen worden kan interessant zijn en kan innovatie op dit gebied bevorderen

Ook het blijvend kunnen salderen is welhaast een noodzaak om maximaal mogelijkheden die agrarische erven hebben te benutten en te stimuleren.

Bedrijfswindmolens kunnen bijdragen aan het rond zetten van de energie zelfvoorziening op bedrijfsniveau. De tiphoogte van maximaal 21 m, zoals die nu wordt aangegeven, is onvoldoende om de rendabiliteit te borgen. Wij pleiten voor een hoogte van 25 m. om dit doel wel te bereiken.

Het op capaciteit hebben van infrastructurele energie netwerken is een voorwaarde.

Verzoek;

Het onverkort hanteren van de zonneladder. Zonneparken op agrarische grond zoveel als mogelijk te vermijden.

Alles in het werk te stellen om wet- en regelgeving zo te borgen dat het voor ondernemers interessant maakt voor het maximaal benutten van daken.

Faciliteren van pilots bij innovatieve projecten met een dubbeldoel.

Het toestaan van bedrijfswindmolens met een tiphoogte van 25 m.

Bewerkstelligen en aanjagen dat de infrastructurele netwerken op orde gebracht worden.

Landschap

Het afronden van het natuurnetwerk staat de komende jaren op de agenda. Dat gebeurt in goed overleg met betrokken grondeigenaren en gebruikers. Het Kavelruilbureau kan daar betekenisvol zijn ivm ruil en compensatie. Daarnaast is het wenselijk om maatwerk te leveren per situatie en daarbij het toekomstig eigendom, gebruik en beheer te betrekken, gezien vanuit de huidige eigenaar gebruiker.

Bufferzones rond natuurgebieden zijn we op tegen vanwege de eenzijdige benadering van zaken. Beter is aan te geven waar je in overleg met grondgebruikers kan komen tot initiatieven die wederzijdse belangen dienen. KPI's / verdienmodellen kunnen daarbij ondersteunen. Vrijwilligheid en ongewijzigde planologische bestemming horen daar bij.

Het opgestelde Ambitiedocument Landelijkgebied is uitgangspunt in deze.

Verzoek;

Bij afronden van het Natuurnetwerk Zeeland, in te zetten op maatwerk per situatie en creatieve en innovatieve werkwijzen na te streven.

De terminologie van bufferzones te wijzigen.

IV / veehouderij

Feit is dat zeeland, zoals nu aangegeven, op slot staat voor de veehouderij. Dit staat onevenredig en in schril contrast met de beleidsmatig beoogde Kringloop landbouw om op gebiedsniveau en per bedrijf meer kringlopen te sluiten met een hogere waarde. Dat is onder meer de onbewerkte dierlijke mest die dichtbij kan worden afgezet en van hoge waarde is voor de bodem, bodembiodiversiteit, bodemfauna, structuur en daarmee ook beter weerbaar voor veranderend klimaat, ziekte, bewerkbaarheid enz. Daarnaast kan minder aanvoer van mest vanuit elders plaatsvinden en gebruik van organische mest de prioriteit heeft boven kunstmest.

Meer mogelijkheden voor gecontroleerde uitbreiding van veehouderij stimuleert samenwerking tussen sectoren onderling, zoals grond gebruikswissel, waarmee de bodemkwaliteit verder verbeterd kan worden.

Bedrijfsontwikkeling mogelijk creëren voor bestaande IV bedrijven zodat ze een rendabel bedrijf kunnen blijven voeren en meegaan in de reguliere schaalvergroting. De huidige benaderingswijze van opschaling met oppervlakte naar aantal m2 moet dan herzien worden.

Verzoek;

Het mogelijk maken van uitbreiding en reguliere schaalvergroting voor veehouderij bedrijven

Natuur

Opgesteld is een gezamenlijk Ambitiedocument landelijk gebied. Samenwerking landbouw en natuur om te komen tot wederzijdse meerwaarde is het uitgangspunt. In de tekst van de Omgevingsvisie wordt de focus te veel gelegd op achteruitgang van indicatoren.

De ambitie natuur lijkt ook te gaan om nieuwe verbindingen te maken tussen natuurgebieden. Het is nu onduidelijk hoe dit geïmplementeerd wordt in het Natuurnetwerk dan wel of dit een nieuwe grondclaim inhoudt

Verzoek;

De relevante teksten omvormen van verslechtering en achteruitgang naar inzetten op verbetering.

Voor Zeeland geen nieuwe grondclaim bovenop het Natuurnetwerk.

Arbeid / huisvesting

Al decennia lang is huisvesting van arbeidskrachten een punt van discussie op allerlei niveau. Met corona is dat vorig jaar geëxplodeerd tot speerpunt.

Ondernemers en arbeidsbureaus hebben koortsachting voorzieningen getroffen en veel kosten gemaakt om de met name huisvestingsmogelijkheden te borgen. Oplossingen hiervoor zijn divers gebleken. Het Zeeuws huisvestingsvraagstuk moet ook in Zeeland zelf worden opgelost. De opties voor buiten de provincie zijn voor langere termijn onbetaalbaar voor de telers.

Verzoek;

Huisvestingmogelijkheden voor arbeidskrachten verdienen een uniforme aanpak waarbij aandacht voor opties voor voldoende vestigingsmogelijkheden op het bedrijf, externe huisvesting dan wel centrale huisvesting.

Fauna

We hechten waarde aan maatschappelijk draagvlak voor de aanpak van faunaschade. Dit draagvlak kan alleen worden verkregen als sprake is van beheerbare populaties van in het wild levende diersoorten. Daarvan is momenteel geen sprake. Voor een groot aantal in het wild levende dieren gaat de populatieomvang de draagkracht van de verblijfs- en foerageergebieden ver te boven. Het gevolg hiervan is een aanzienlijke faunaschade aan land- en tuinbouw bouwgewassen. Agrarische ondernemers zijn producenten van voedsel en producten en willen geen schade aan hun gewassen ondervinden. Als er door omstandigheden toch boven proportionele schade ontstaat dan moet die vergoed worden.

Gemist wordt de visie op betere preventie, beheer en werkelijke schadeafwikkeling. Ook zich aandienende nieuwe schade veroorzakende diersoorten worden gemist zoals vossen maar ook de wolf zal op termijn een Zeeuwse discussie worden. Ratten zijn ook door steeds strengere wet en regelgeving een steeds groter probleem in het landelijk gebied, in het veld en op erven maar ook in bebouwde kom worden problemen steeds groter.

Verzoek;

Een adequate fauna preventie en schade oplossing is reëel om meer in balans te komen met een natuurlijk evenwicht in het landelijk gebied.

Klimaat / water

In voorbereiding is het Deltaplan Zoetwater. Een ambitieuze aanpak om te komen tot het maximaal inzetten van opties en mogelijkheden voor zoetwater.

Zoetwater is naast het agrarisch belang ook zeker een maatschappelijk belang. Daarmee is het ook een zaak dat het waterschap zoetwater ook meer als beleids uitgangspunt neemt.

Verzoek;

Het opnemen dat zoetwater voor de toekomst ook een breed maatschappelijk belang is met de bijbehorende consequenties.

Het mede zorgdragen dat waterbeheerders ook zoetwater in hun beleidsuitgangspunten opnemen.

Recreatie

Agrarische bedrijven met mini campings maken steeds meer werk van duurzaamheid waarbij energietransitie, slim watergebruik, kwaliteit en innovatie centraal staan maar ook samenwerkende onderscheidenheid met en tussen bedrijven en andere bedrijfstakken. Om dat meer en beter haalbaar te maken en in te springen op wensen van de consument is het noodzaak werk te maken van o.a. voldoende camperplaatsen en enige uitbreiding van staanplaatsen toe te staan. Daarbij ook aandacht voor nieuwe verblijfsvormen en actualiteit in de kwaliteit van het voorzieningen niveau.

Verzoek;

Het mogelijk maken van verdere kwaliteitsverbetering en het doorvoeren van vernieuwing door het toestaan van gecontroleerde uitbreidings mogelijkheden.

Borden voor de verkoop van agrarische producten

Streekproducten en korte ketens zijn inmiddels als begrip niet meer weg te denken maar ook praktijk geworden bij steeds meer ondernemers. En ook daar vinden we steeds meer verkoop punten al dan niet gespecialiseerd in productaanbod.

De daarbij behorende bestaande regelgeving is niet meer van deze tijd en behoeft aanpassing.

Verzoek;

Om de uitingen van verkooppunten kenbaar te maken is het wenselijk de omvang van bebording te vergroten en de afstand tot het bedrijf te herzien afhankelijk van de plaatselijke situatie.

Met vriendelijke groet,

Secretaris ZLTO Zeeland



College van Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

uw brief van : 12 maart 2020
uw kenmerk :
zaaknummer : 307855
contactpersoon :
telefoon :
e-mail :
verzonden :

- 7 MEI 2020

Terneuzen,

Onderwerp: Zeeuws-Vlaamse reactie op de eerste ruwe schets Zeeuwse Omgevingsvisie

Geacht College,

Op 12 maart jl. ontvingen wij uw bericht omtrent de internetconsultatie met betrekking tot de eerste ruwe schets van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021.

Mede in het licht van de Zeeuws-Vlaamse Regiovisie, waaraan momenteel wordt gewerkt, reageren wij gezamenlijk op de hoofdlijnen van de ruwe schets. Een meer gedetailleerde reactie wordt door de vakspecialisten per e-mail aan u toegestuurd.

Over het algemeen vinden wij de ruwe schets al behoorlijk gedetailleerd vormgegeven. Wij vragen ons af of een dergelijke detaillering past bij het karakter van een instrument als de provinciale omgevingsvisie.

Als Regio Zeeuws Vlaanderen zien wij graag meer aandacht voor:

- a. Het DNA van Zeeland als provincie.
De manier waarop Zeeland in de ruwe schets wordt beschreven, sluit niet aan bij het beeld dat we als provincie zouden moeten willen neerzetten. Zeeland is géén afgezonderd deel van Nederland en zelfs Europa, maar is daar juist onderdeel van. Door zijn ligging en structuur is Zeeland een gebied met volop kansen.
- b. Zeeuws Vlaanderen als economisch kerngebied met een grensoverschrijdend karakter.
De grensoverschrijdende samenwerking tussen de Zeeuws Vlaamse steden met Vlaanderen (Antwerpen-Hulst, Sluis als onderdeel van de Zwinregio en Kanaalzone Gent-Terneuzen) komt in deze ruwe schets naar onze mening nog onvoldoende aan bod.
- c. De rolverdeling provincie/gemeente
Onduidelijk is wat de rolverdeling wordt tussen de gemeenten en de provincie. De Omgevingswet biedt kansen voor meer lokale afwegingsruimte. Hoe dit zich verhoudt tot een provinciale omgevingsvisie van het detailniveau zoals dit nu aan de orde is, is onduidelijk.

- d. Bereikbaarheid/ontsluiting van Zeeland (nationaal en internationaal)
Het vervoersnetwerk van Zeeland moet niet alleen van Zuid naar West, maar ook van Noord naar Zuid en vv worden verbeterd. Dit geldt voor zowel personen- als goederenvervoer en voor het openbaar vervoer in het algemeen.
- e. Woningmarkt
De ruimte voor woningbouw wordt nu bepaald door de provincie. Hiervan ondervindt onze regio de gevolgen. De unieke ligging van Zeeuws-Vlaanderen zorgt voor een andere behoefte en vraagt dus om meer ruimte voor nieuwe woningbouw of herstructurering.
- f. Arbeidsmarkt
Een visie op een gezamenlijke grensoverschrijdende aanpak van het (dreigend) tekort aan arbeidskrachten verdient aanbeveling.
- g. Gebiedsgerichte aanpak
In de visie zou een gebiedsgerichte afweging van verschillende (milieu)belangen een plaats moeten krijgen. De gevolgen van milieu-invloeden van buiten Zeeland blijven nu nog onderbelicht.
- h. Gevolgen coronacrisis
Het maatregelenpakket rondom corona heeft zijn weerslag op de bedrijven in Zeeland en daardoor gevolgen voor de gehele Zeeuwse economie. Het zou goed zijn om hier in de visie nadrukkelijk aandacht aan te besteden.
- i. Digitale bereikbaarheid
Wij hechten belang aan een goede digitale bereikbaarheid in heel Zeeuws Vlaanderen.

Wij realiseren ons dat het door u toegezonden stuk een eerste ruwe schets betreft dat aan verandering onderhevig zal zijn. Wij gaan ervan uit dat wij bij het vervolg betrokken zullen blijven en daar waar nodig behouden wij ons het recht om te reageren indien wij hiertoe aanleiding zien. Zoals al is opgemerkt wordt er in het kader van de Zeeuws-Vlaamse Regiovisie momenteel gewerkt aan een gezamenlijk statement. Aanvullend op deze reactie berichten wij u zo spoedig mogelijk omtrent de inhoud van dit statement, dat meegenomen kan worden als input voor de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Met vriendelijke groeten,

Burgemeester en Wethouders van Terneuzen

gemeentesecretaris,

4 burgemeester,

J.G. (Jan) Princen

J.A.H. (Jan) Lonink

Burgemeester en Wethouders van Hulst,

gemeentesecretaris,

burgemeester.

S. ter Wal

J.F. Mulder

Burgemeester en Wethouders van Sluis

gemeentesecretaris.

burgemeester.

S.I. de Kievit-Minnaert

Mr. M.M.D. Vermue

Van: info@zajk.nl (ZAJK)

Aan: omgevingsvisie@zeeland.nl

Datum: 18-03-2021 om 13:17:47

Onderwerp: Reactie Omgevingsvisie op 18-03-2021 om 13:17:47

Goedemiddag,

Vanuit het Zeeuws Agrarisch Jongeren Kontakt zijn onze bestuurders betrokken geweest bij het opstellen en invullen van de bouwstenen.

Naar aanleiding van de concept stukken hebben wij een aantal vragen en/of opmerkingen op verschillende onderdelen.

Bouwsteen 12. Landbouw

Pagina 62.

- In de eerste alinea wordt gesproken over kringlopen die gesloten dienen te worden op basis van marktvraag. Wordt hier gesproken over de lokale of mondiale markt?

- Bij de indicatoren wordt gesproken over elektriciteitsgebruik. Stroom die de ondernemers via zon- en windenergie opwekken wordt vaak direct geleverd aan het net. Vervolgens nemen de ondernemers de stroom weer af van het net. Netto kunnen ze dan wel zelfvoorzienend zijn, maar de groene stroom die opgewekt wordt moet dan daar wel afgetrokken worden. Is het mogelijk om dit punt te verduidelijken?

- Er wordt gesproken over de nieuwe teelten. Het is daarbij belangrijk dat er aandacht komt voor een goede prijs en afzet van nieuwe teelten.

Pagina 63.

- Nieuwvesting of omschakeling naar intensieve veehouderij wordt uitgesloten. Wij zijn hier fel op tegen en verbazen ons over deze visie. Er wordt gestreefd naar kringlooplandbouw, waarbij er mest nodig is om kringlopen te kunnen sluiten. Wij hebben de intensieve veehouderij nodig om onze Zeeuwse gronden te kunnen bemesten. Het lijkt ons niet wenselijk om afhankelijk te zijn van mest uit andere regio's in Nederland. We moeten streven naar korte kringlopen uit eigen omgeving. Grote afstanden en transport is niet wenselijk gezien de klimaatdoelstellingen! Waarom dient een veehouder grondgebonden te zijn? Via samenwerkingen kunnen de kringlopen gesloten worden als het gaat om mest en voedselproductie.

- De bodemkwaliteit staat onder druk. Het is belangrijk om de vershraling van de bodem tegen te gaan. Evenwichtsbemesting is hiervoor noodzakelijk. Er moet extra ruimte komen voor stikstof en fosfaat om de kwaliteit van de bodem te verbeteren. De sector heeft inmiddels vele technieken ontwikkeld om dit op een verantwoorde wijze toe te passen en een evenwicht te creëren.

Pagina 64.

- In actie 1.1 wordt gesproken over het bereiken van maatschappelijke doelen. Maatschappelijk vinden wij een containerbegrip. Uiteindelijk is biodiversiteit en bodemkwaliteit van belang voor de ondernemers zelf. Wij stellen voor om deze zinnen anders te formuleren.

- Verdere groei van bio is het streven staat beschreven in 1.1. Wij stellen voor om dit aan te passen naar 'ondersteuning van de verdere groei van de markt van de biologische landbouw is het streven'. Als de omstandigheden voor het verdienmodel beter worden, dan stappen ondernemers vanzelf over. Er liggen daarbij nog grote uitdagingen zoals arbeid en huisvesting van internationale arbeidskrachten.

Pagina 66.

- Het optimaliseren van het bodemleven gaat gepaard met mestgebruik. De huidige normen zijn te krap, waardoor we niet de juiste hoeveelheid minerale voedingsstoffen in de bodem hebben. Verwerkte dierlijke mest kan wellicht gebruikt worden als kunstmestvervanger.
- Er wordt gesproken over groene gewasbeschermingsmiddelen en natuurlijke meststoffen. De groene middelen zijn vaak duurder en minder efficiënt. Er zal eerst een betere prijs moeten komen voor de producent, voordat de ondernemer deze hogere kosten kan betalen. Het is mogelijk om natuurlijke meststoffen te gebruiken, maar de effectiviteit is vaak lager. De normen moeten dus versoepeld worden om dierlijke mest te stimuleren bij de agrarische ondernemers.
- Wordt er bij de nulmeting ook rekening gehouden met de stappen die de afgelopen tien jaar al gezet zijn door de agrarische sector?
- Bij actie 3.2 wordt gesproken over het bevorderen van energie opwekking. Het stroomnetwerk in de polders is momenteel vaak niet toereikend om terug te leveren stroom te verwerken. Ook het salderen is voor grootgebruikers niet mogelijk, terwijl dit is nou net erg aantrekkelijk voor een boeren bedrijf. Salderen moet aantrekkelijk zijn, want stroom kan nog maar moeilijk opgeslagen worden. Veel agrarische ondernemers hebben veel stroom nodig bij de bewaring van hun product in de winterperiode, terwijl de zonnepanelen in de zomer de meeste energie opwekken.
- Komt er een vergoeding per ha voor het vastleggen van CO₂ in de bodem?

Pagina 67.

- Bij actie 4.1 wordt geschreven dat agrarische ondernemers een conforme prijs ontvangen. Wie gaat dit betalen en wie gaat deze uitbetaling organiseren?
- Er wordt bij actie 4.1 gesproken over het uitrollen van nieuwe initiatieven als strokenteelt en agroforstry. Deze initiatieven worden nog maar net getest en zijn nog niet praktijkrijp. Het lijkt me goed om dit aan te passen en eerst te onderzoeken of het haalbaar is en wat de voor- en nadelen zijn van deze nieuwe teeltwijzen.

Bouwsteen 15. Natuur

Pagina 84.

- geen verschil tussen omwonende en niet omwonende van natuurgebieden in het ervaren van disteloverlast. Jacobskruiskruid, distels, vossen en ganzen waaien/lopen uit/over vanuit de natuurgebieden naar de landbouwgebieden.

Pagina 85.

- forse toename van gazen, wat wordt hieraan gedaan in de toekomst? De vos is een zeer grote predator van eerder genoemde bedreigde weide en kustvogels, wat gaan we aan dat probleem doen? deze vos jaagt 365 dagen per jaar!

Pagina 86.

- Natuurontwikkeling; vanaf nu 100 ha per jaar nieuwe natuur realiseren. Op welke gronden wordt deze natuur gerealiseerd? Wordt de druk op stikstof dan nog groter?

Pagina 90.

- Er dient nog 800 ha nieuwe natuur te worden ingericht in Zeeland. Er is al flinke druk op de grondmarkt. Worden de grondprijzen dan nog hoger? Weinig perspectief voor de jonge boeren.

Als jullie vragen hebben over bovenstaande, dan horen we het graag. Uiteraard kunnen we onze punten mondeling toelichten.

Met vriendelijke groet,
Het ZAJK Bestuur

Bijlagen: geen



Waterschap **Scheldestromen**

Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

uw brief	:	behandeld door	:
uw kenmerk	:	doorkiesnummer	: 088-2461266
ons kenmerk	: 2021009827	e-mail	: info@scheldestromen.nl
	(bij reactie graag dit nummer vermelden)	verzendsdatum	: 30 maart 2021
bijlagen	:	projectnummer	:

onderwerp : wateradvies voorontwerp 'Omgevingsvisie en Omgevingsverordening'

Middelburg, 4 maart 2021

Geachte heer, mevrouw,

De provinciale omgevingsvisie, omgevingsverordening en milieueffectrapportage (versie voorontwerp) die u aan ons heeft voorgelegd geven ons aanleiding het volgende op te merken.

Kanttekening kaartmateriaal en aanpassingen tijdens achterbanraadpleging

De omgevingsvisie en omgevingsverordening bevatte tijdens de achterbanraadpleging geen kaartmateriaal, waardoor het op onderdelen (m.n. instructieregels in de verordening) niet goed bekeken kan worden. Daarnaast vinden gesprekken en tekstaanpassingen plaats op de ter inzage gelegde omgevingsverordening tijdens het termijn van de achterbanraadpleging.

Omgevingsvisie

Het waterschap herkent veel uitgangspunten die zijn beschreven in de omgevingsvisie. Op een aantal onderdelen (in deel B) voorzien wij ook een rol én vragen wij u onze kennis en expertise mee te nemen. Wij denken en bouwen ook mee op de onderdelen gezonde leefomgeving, mobiliteit, behoud van waterstaats erfgoed en het landschap. Ook zoeken wij actief aansluiting bij de onderdelen onderwijs en de arbeidsmarkt voor ontwikkeling van de medewerker van morgen.

Scheldestromen voorziet een actieve rol op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid en zoetwaterbeschikbaarheid. Deze rollen gaan verder dan de reglementair vastgestelde rol 'operationeel beheerder', zoals u beschrijft in de visie. We zien een verschuiving van operationeel beheer naar de inbreng van kennis en expertise bij gebiedsontwikkelingen. Dit vraagt een andere kijk van zowel het waterschap (verbreding taken), als ook de gebiedspartners en de provincie.

Tevens vraagt u van het waterschap een verbrede kijk op waterveiligheid. U vraagt ons te adviseren over overstromingsrisico's én ontwikkelingen in de overstromingsgevoelige gebieden. Wij brengen daar graag onze kennis en expertise in. U vraagt ons ook om vluchtroutes aan te wijzen én evacuatieplannen te maken. Deze laatste activiteiten horen en passen ook naar de toekomst toe beter bij de Veiligheidsregio Zeeland. Bij het maken van deze plannen en routes voorzien wij u en de veiligheidsregio uiteraard wel onze kennis en expertise.

Postadres:

Postbus 1000,
4330 ZW Middelburg

Bezoekadressen:

Kanaalweg 1,
4337 PA Middelburg

Kennedylaan 1,
4538 AE Terneuzen

t 088 2461000 (lokaal tarief)

f 088 2461990

e info@scheldestromen.nl

s www.scheldestromen.nl

Meer in detail attenderen wij u op ons lopende onderzoek naar zon(nepanelen) op dijken. U geeft in stellige bewoordingen aan dat dit dé oplossing is. Wij constateren dat de waterveiligheid niet ten kosten mag gaan van ontwikkeling op het gebied van duurzame energie en biodiversiteit. Wij vragen u deze tekstpassage te nuanceren én vooral ook te kijken naar het stimuleren van zon op (bedrijfs)gebouwen. Meervoudig en duurzaam ruimtegebruik is naar ons inzicht vooral ook van toepassing op bestaande bouw en nieuwbouw.

Omgevingsverordening

Voor de lezer is de onderbouwing van de provinciale omgevingswaarde vanuit de omgevingsvisie moeilijk te traceren. In de omgevingsverordening wordt vanuit de omgevingswaarden regels gesteld. Geadviseerd wordt de omgevingswaarden vanuit de visie herkenbaar op te bouwen.

Wij vragen u specifiek blijvende aandacht voor de Nieuwe Economische Draggers (hierna NED's) in het buitengebied. Wij verstaan uw zoektocht naar een vitaal landelijk gebied én dat NED's daarin een belangrijke rol vervullen. We zien wel dat deze NED's steeds vaker op plaatsen waar het leidt tot problemen met de waterkwaliteit of verkeersonveilige situaties. NED's kunnen zich niet ontwikkelen zonder adequate voorzieningen, zoals een goede verkeersontsluiting en aansluiting op de riolering. Wij vragen u hiervoor instructieregels op te nemen in de omgevingsverordening.

Ten aanzien van de herplant van bomen heeft het waterschap een specifieke opmerkingen over de onderlinge plantafstand. In artikel 2.11.3.1 lid c wordt aangegeven dat bij herplant de onderlinge plantafstand tussen de bomen in de rij maximaal 10 meter mag bedragen. Voor duurzame bomen geldt een uitzondering. Het waterschap hanteert een plantafstand van 12 meter tussen twee bomen, zodat de boomkroon ruimte heeft zich te ontwikkelen én de kans op onveilige situaties door bijv. takbreuk afneemt. Daarnaast blijft het onderhoud aan sloten ter hoogte van bomen beter uitvoerbaar waardoor de waterafvoer beter gewaarborgd kan worden. Wij vragen u begrip voor onze opvatting van duurzaam beheer, herplant en gezonde ontwikkeling van bomen.

In de commissie ging één van de vragen over 'water als ordenend principe'. Dit principe is in de nationale omgevingsvisie vertaald naar functie volgt (water)peil. De provincie neemt dit aspect mee in de regionale klimaatadaptatiestrategie (KAS). De KAS is bij het ontwerp omgevingsvisie 'ingevlochten' hebben wij geconstateerd.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur
van waterschap Scheldestromen

dr. A.P.M.A. Vonck
secretaris-directeur

mr. drs. A.J.G. Poppelaars
dijkgraaf



Foto: Alouk Kierwaard

Hart voor wandelen

Wandelnet gelooft dat wandelen iedereen vooruithelpt. Omdat wandelen leuk en gezond is, bijdraagt aan economische ontwikkeling en een duurzame, vitale samenleving.

Wandelnet werkt vanuit vijf domeinen aan het wandelplezier in Nederland: routes, belangenbehartiging, vrijwilligers, community en beleid.



11.000 km landelijk routenetwerk

Samen met collega-organisaties Nivon en KWBN ontwikkelt en beheert Wandelnet 11.000 km Lange-Afstand-Wandelpaden (LAW's®) en Streekpaden. Dit landelijke netwerk is te herkennen aan de wit-rode  en geel-rode  markeringen. Vier LAW's maken onderdeel uit van het Europese netwerk. Het landelijk netwerk wordt aangeboden via wandelnet.nl (voor de consument) en via de landelijke routedatabank (voor overheden). Beide sites bieden ook ruimte voor de regionale routenetwerken; op wandelnet.nl via de knooppuntenplanner wandelen123.

Op de bres voor wandelaars

Op landelijk, regionaal én lokaal niveau maakt Wandelnet zich sterk voor de belangen van wandelaars en voetgangers. We zetten ons in om 'lopen' te agenderen bij verschillende overheden. Vanuit verschillende dossiers zoals sport, natuur, ruimte, mobiliteit en gezondheid pleiten we voor de kwaliteit en het behoud van wandelpaden.

Vrijwilligers aan de basis

Veel werk wordt gedaan door meer dan 900 enthousiaste vrijwilligers. Het merendeel hiervan werkt aan de ontwikkeling en beheer van een van de Lange-Afstand-Wandelpaden, Streekpaden, NS- of Stad te Voet-wandelingen. Maar ook op andere terreinen, zoals belangenbehartiging zijn vrijwilligers actief.

De vrijwilligers worden gefaciliteerd door het bureau in Amersfoort. Hier zorgt een team van wandelspecialisten voor de coördinatie en uitvoering van de werkzaamheden. Het bestuur van Wandelnet is verantwoordelijk voor de stichting en het gevoerde beleid.



Voor en door wandelaars

Wandelnet is een organisatie 'voor en door' wandelaars. Daarom bouwen we aan een goede relatie met een grote groep wandelaars in Nederland via o.a. wandelnet.nl: het startpunt voor wandelend Nederland. Het faciliteren en uitbreiden van onze 'community' zien we als een belangrijke opgave.

Om van betekenis te kunnen zijn voor wandelaars is inzicht nodig. Door kennis van de wandelmarkt te vergaren en onderzoek te verrichten, vangen we signalen op en kunnen we anticiperen en proactief handelen.

Financiering

Wandelnet staat geregistreerd als een Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI). De activiteiten worden gefinancierd door:

- Rijk en provincies
- Donaties en schenkingen
- Projecten
- Verkoop van publicaties

Wandelen in cijfers*



10,5 miljoen Nederlanders wandelen voor het plezier. Dat zijn 2 op de 3 Nederlanders.



Jaarlijks worden er 441 miljoen wandelingen gemaakt.



Wandelen staat al jarenlang op plek nr.1 als het gaat om populairste vrijetijdsactiviteit.



Iedereen wandelt, maar de grootste groep wandelaars valt in de leeftijdscategorie 45 t/m 74 jaar (52%).



Wandelen draagt bij aan de lichamelijke en geestelijke gezondheid. Door dagelijks te wandelen daalt het risico op hartproblemen en diabetes met circa 50%.



Wandelaars geven jaarlijks circa 1,7 miljard uit aan wandelen. Het gaat hier om uitgaven aan kaarten, kleding, schoenen, horeca, openbaar vervoer en overnachtingen.

Kijk voor meer informatie op www.wandelnet.nl/publicaties-cijfers

* Bron: Nationale Wandelmonitor 2016

MEER INFORMATIE
www.wandelnet.nl



Wandelnet
Postbus 846
3800 AV Amersfoort
T 033 465 36 60
E info@wandelnet.nl
I www.wandelnet.nl



Provincie Zeeland

Ons kenmerk: 21.023
Onderwerp: Reactie voorontwerp omgevingsvisie en -verordening
Datum: 26 maart 2021

Stichting Wandelnet

Berkenweg 30

Postbus 846

3800 AV Amersfoort

T 033 465 36 60

F 033 465 43 77

info@wandelnet.nl

www.wandelnet.nl

Geachte heer/mevrouw,

Inleiding

Er is momenteel veel aandacht voor wandelen, vanuit huis en elders. In deze reactie vragen we als Wandelnet om ook in de omgevingsvisie Zeeland en de verordening op een (nog betere) wijze aandacht te besteden aan wandelen. Daarbij gaat het niet alleen om het wandelen van A naar B, zoals via Lange-Afstands-Wandelpaden en Streekpaden, maar ook om het rondje in de buurt van de woning of van het werk en het wandelen als vervanger van de fiets en de auto. In deze reactie verwijzen wij ook naar andere omgevingsvisies en geven we aan op welke punten we vinden dat er meer aandacht besteed moet worden aan wandelen in de visie en in de verordening. We zijn graag bereid om met u daarover te overleggen om tot aanscherping van het beleid en de uitvoering daarvan te komen.

Algemeen

Vaak wordt wandelen nog steeds gezien als iets dat men in de vrije tijd doet als recreatieve bezigheid. Daarvoor is in Zeeland veel aandacht, ook in het voorontwerp van de Omgevingsvisie. Het gaat daarbij onder meer om de streekpaden en de Lange-Afstands-Wandelpaden. Zeeland kent twee lange-Afstands-Wandelpaden: het Grenslandpad en het Kustpad en één streekpad: het Oosterscheldepad. Ook bij de toeristische centra van Zeeland is redelijk wat aandacht voor wandelpaden. Juist in deze tijden merken we dat wandelen ook belangrijker is geworden voor de mensen die momenteel meer dan tot voor kort, vanuit hun werk gebonden zijn aan hun eigen woonomgeving. Steeds meer mensen beginnen de werkdag met een wandeling of gaan in de middagpauze wandelen. Het is dan belangrijk dat de omgeving aantrekkelijk en veilig is om te wandelen. Bij die veiligheid gaat het om verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Wandelen wordt ook in de vorm ook sterk gezien als een stimulans vanuit de gezondheid.

Een derde manier van wandelen is vanuit het perspectief van vervanging van andere vervoersmodaliteiten. Het omgevingsbeleid zou moeten bevorderen dat mensen naar school, naar winkels, naar de huisarts wandelen i.p.v. fietsen of met de auto. Vooral in de (grotere) kernen kan en moet deze vorm van wandelen meer aandacht krijgen.

Wandelen in de visies van andere overheden

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en in diverse provinciale omgevingsvisies wordt veel aandacht besteed aan het bevorderen van wandelen vanuit het oogpunt van de volksgezondheid en vanuit sociaal perspectief. In de NOVI komt het wandelen op diverse plaatsen aan de orde. Wandelen wordt benoemd als bijdrage aan een gezonde en veilige leefomgeving (Deel A, p.34 en 50) en er wordt aandacht besteed aan het stelsel van fiets-, wandel- en vaarnetwerken. Deel B van de NOVI geeft op p.18 de kaart

met de die netwerken. Ook de 2^e Kamer heeft bij de behandeling van de NOVI aandacht besteed aan wandelen en heeft bij motie ¹de rijksoverheid opgedragen haar verantwoordelijkheid te nemen. Bij kamerbrief van 17 februari 2021 heeft de regering aangegeven hoe zij zal omgaan met de motie. In het bij de NOVI behorende Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL), dat vergelijkbaar is met een provinciale verordening is met name aandacht gevraagd voor de LangeAfstandsWandelpaden en de Streekpaden; zie artikel 5.161b van het BKL. Kort samengevat moet een nieuw omgevingsplan rekening houden met de bestaande en aangewezen paden.

Van de reeds vastgestelde provinciale omgevingsvisies noem ik met name die van Utrecht. In de visie van Utrecht komt het wandelen aan de orde in het beleid voor een gezonde en veilige leefomgeving, in het beleid voor een gezond en klimaatbestendig wonen en in het beleid rond functieverandering in het landelijk gebied. En in de Utrechtse verordening is in de instructieregels (artikel 4.1) aandacht besteed aan bereikbaarheid bij nieuwe ontwikkelingen en aan wandelroutes in de stiltegebieden en in de recreatieve zones.

Wandelen in de voorontwerpen van Zeeland

Deel A van de omgevingsvisie besteedt op enkele plaatsen aandacht aan wandelen en dan gaat het vooral om wandelen in de directe leef- en woonomgeving. Op p.8 verwijst u naar de tekst in de NOVI over het belang van een goede bereikbaarheid van woningen door o.m. wandelpaden. Op p.18 schetst u de huidige situatie: 'De aanwezigheid van natuur dichtbij stimuleert mensen meer te wandelen of te sporten; dat resulteert dan weer in minder overgewicht. De huidige woonomgeving wordt als autogericht ervaren, waardoor de straat vaak onveilig en onaantrekkelijk is om er te wandelen of te fietsen.' In het beleid rond recreatie en toerisme benoemt (op p.35) kort het belang van wandelen en fietsen voor de recreant.

Deel B van de omgevingsvisie schrijft deze teksten over wandelen (en vele andere onderwerpen) verder uit. Zo schetst u op p.38 dat het vaak ontbreekt aan toegankelijke wandel-/fietsroutes voor ouderen en op p.39 dat goede wandel- en fietsvoorzieningen belangrijk zijn voor zowel bezoekers als bewoners van de provincie. U geeft aan op p. 91 dat ingezet wordt op het voortzetten van het beheer van de bestaande 2100 kilometer wandelnetwerk en boerenlandpaden en dat de terreinbeheerders daarvan het beheer uitvoeren.

In de verordening wordt geen aandacht besteed aan wandelen.

Ons commentaar

- a. Het valt ons op dat het onduidelijk is welke rol u als provincie heeft bij het stimuleren van wandelen in de directe woon- en leefomgeving, zowel vanuit bevordering van de gezondheid als vanuit het stimuleren van wandelen als vervoersalternatief. U signaleert dat de huidige woonomgeving als autogericht wordt ervaren, maar u geeft niet aan wat de rol van de provincie is om daaraan iets te doen.
- b. Ook uw rol bij het beheer en aanleg van de recreatie wandel- en fietspaden is onduidelijk; u verwijst naar de terreinbeheerders maar die zullen dat deels in uw opdracht doen en met (financiële) steun van uw kant.
- c. U besteedt geen aandacht aan de spanning die er op verschillende plaatsen in Zeeland is tussen wandelaars en fietsers die gebruik moeten maken van dezelfde infrastructuur.
- d. Het is ook opmerkelijk dat in de verordening geen regels zijn opgenomen die betrekking hebben op wandelen en fietsen. Daarbij zou het om een regel kunnen

¹ motie van de leden Van Gerven/Dik-Faber, Kamerstukken II 2020/21 34682, nr. 59.

gaan die vergelijkbaar is met artikel 5.161B van het BKL en dan van toepassing op de regionale wandel- en fietspaden in Zeeland.

We zijn graag bereid om met u in gesprek te gaan om meer aandacht te besteden aan de rol van de provincie bij het stimuleren van het lopen/wandelen in Zeeland en te bezien op welke punten de teksten in de visie en in de verordening aangescherpt kunnen worden.

Wandelnet denkt graag met u mee

Uiteraard denken we de komende tijd graag met u mee! Verder stellen wij onze routedata beschikbaar via onze landelijk routedatabank (via www.routedatabank.nl). Wandelnet kent een uitgebreid netwerk aan vrijwilligers, ook in uw provincie. Voor nadere kennismaking en meer informatie is uw contactpersoon namens Wandelnet Martin van den Bergh, per mail bereikbaar via: m.vd.bergh@hccnet.nl .

Met vriendelijke groeten,
Wandelnet

Frank Hart
belangenbehartiging

bijlagen:

1. Infoblad 'Over Wandelnet'

Reactie Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Van: Bestuur VNO-NCW Zeeland

Datum: Sas van Gent, 31 maart 2021

Opsteller: , regiomanager VNO-NCW Zeeland

Reactie VNO-NCW Zeeland op concept Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Na ledenraadpleging 18 maart 2021

De Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 is in concept gereed. Het is een belangrijk document dat een kader biedt voor hoe Zeeland er in de toekomst uit zal zien. VNO-NCW Zeeland heeft input geleverd bij de totstandkoming van het concept met als uitgangspunt een visie die ook recht doet aan de belangen van het bedrijfsleven. Inmiddels is het concept van de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 uitgegroeid tot een zeer omvangrijk document met diverse bijlages. Wij hebben de stukken dan ook nogmaals doorgenomen en hebben een speciale onlinebijeenkomst georganiseerd om de visie met onze leden door te nemen.

Er zijn veel onderwerpen behandeld. Mede op basis van de feedback van de leden is deze reactie opgesteld door het bestuur van VNO-NCW Zeeland. Ons doel is een ambitieuze en werkbare Omgevingsvisie die inzet op een nog sterker en mooier Zeeland met ruimte voor duurzame groei van het aantal inwoners en bedrijvigheid.

VNO-NCW Zeeland zal de definitieve vaststelling van de Zeeuwse Omgevingsvisie blijven volgen, en de uitvoering van deze visie en daaraan verwante plannen monitoren.

Algemene reactie

Zoals gesteld is de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 een veelomvattend document. Vanwege het grote aantal verschillende onderwerpen is de impact van de individuele onderdelen, en de invloed daarvan op andere, lastig te overzien.

VNO-NCW Zeeland zet in op een sterke groei van Zeeland, wat betreft inwoners en wat betreft economische activiteit. Het is belangrijk dat de nieuwe Zeeuwse Omgevingsvisie daar ruimte voor biedt. Er zijn in dat kader aandachtspunten die in de Omgevingsvisie moeten worden aangepakt.

De uiteindelijke Zeeuwse Omgevingsvisie moet bijdragen aan:

- De ambitie die uitstraalt dat **Zeeland kiest voor groei**;
- De positie van Zeeland als centrale regio in (een overbelast) Noord West Europa: **samenwerking met omliggende regio's**, Zuid-Holland, West-Brabant en Vlaanderen op dossiers als woningbouw, infrastructuur, voorzieningen, cultuur en arbeidsmarkt, moet in de Omgevingsvisie nadrukkelijk worden opgenomen;
- De versterking van de **Zeeuwse economie** en het belang van het bedrijfsleven, de industrie en haven daarbij nadrukkelijk benoemen: **het belang van een gezonde economie is in de huidige visie onderbelicht**;
- Het structureel positioneren van **Zeeland als aantrekkelijke regio** om te wonen, werken, leren, leven en recreëren: werken in Zeeland moet meer nadruk krijgen in de visie;
- Een **brede welvaart** in de regio; het structureel versterken van alle welvaartsonderdelen en de samenhang ervan - arbeidskansen, goed en bereikbaar onderwijs, een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven en instanties, economische groeimogelijkheden, leefbaarheid en voorzieningenpeil voor inwoners, bereikbaar onderwijs op alle niveaus, aantrekkelijkheid om er te recreëren;

Reactie Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Van: Bestuur VNO-NCW Zeeland

Datum: Sas van Gent, 31 maart 2021

Opsteller: , regiomanager VNO-NCW Zeeland

- De verdere vermindering van de **bestuurlijke complexiteit** van de regio: de slagkracht van onze provincie wordt ernstig gehinderd door de veelheid aan bestuurlijke lichamen die elkaar meer hinderen dan versterken.

Strategische thema's

In de bijeenkomst met de leden is ingezoomd op een drietal strategische (sub) thema's waar leden hun input op konden geven. De thema's die hier verder worden uitgediept zijn:

- I. Uitstekend wonen en leven in Zeeland/Balans in de grote wateren en het landelijk gebied.
- II. Een duurzaam en innovatieve economie/Klimaatbestendig en CO2 neutraal Zeeland
- III. De Zeeuwse Arbeidsmarkt

Opmerkingen/aandachtspunten met betrekking tot de thema's:

I. Uitstekend wonen en leven in Zeeland/Balans in de grote wateren en het landelijk gebied

1. Bij het thema 'uitstekend wonen en leven in Zeeland' moet **werken** nadrukkelijk worden benoemd. Daarmee moet ook de relatie met **bedrijvigheid** worden gelegd, dat in de Omgevingsvisie ten onrechte ondergeschikt lijkt te zijn aan andere thema's;
2. **Woningbouw** is een belangrijke pijler voor de leefbaarheid en groei van Zeeland:
 - a. Opnemen van een duurzame woningbouwstrategie waarbij rekening wordt gehouden met de continu oplopende vraag naar woningen en de bevolkings- en huishoudensontwikkelingen;
 - b. Een evenwichtige spreiding van woningbouw en voorzieningen over heel Zeeland, waarbij ook de kleinere kernen worden meegenomen;
 - c. Creëren van een meer stedelijk milieu op Walcheren: samenvoegen van Vlissingen en Middelburg, in ieder geval wat betreft ruimtelijke planning en voorzieningen, en robuuste gemeenten/dorpen elders (winkels en voorzieningen);
3. Mobiliteit: verbetering **infrastructuur en openbaar vervoer**
 - a. Zowel tussen Zeeuwse steden en regio's als tussen Zeeland en omliggende regio's als Zuid-Holland, Noord-Brabant en Vlaanderen;
 - b. Ruimte scheppen voor aanpak piekbelasting wegennet (A58, Midden Zeeland-route): robuuster maken door capaciteit te vergroten voor groeiende bevolking, bedrijvigheid en alternatieve routes bij calamiteiten;
4. Aandacht voor versterking **kennisinfrastructuur** op alle niveaus:
 - a. Onderwijsvoorzieningen uitbreiden en afstemmen op de markt: o.a. bouwopleiding, installatie-, procestechniek, havenschool, industrieel ontwerp;
 - b. Goed bereikbare onderwijsvoorzieningen, basis- en voortgezet onderwijs in alle Zeeuwse gemeenten;
 - c. Fondsen om BBL/BOL opleidingen te faciliteren;
5. Klimaatadaptatie: grondwater is een schaars goed en zorgvuldige **grondwateronttrekking** is noodzakelijk en is een strategisch onderwerp voor de Omgevingsvisie.

Opmerkingen/aandachtspunten met betrekking tot de thema's:

II. Een duurzaam en innovatieve economie/Klimaatbestendig en CO2 neutraal Zeeland

1. **Strategische geografische ligging** van Zeeland benadrukken/benutten:
 - a. Centraal gelegen delta in Noordwest-Europa: o.a. internationale vaarwegen, achterlandverbindingen, waterstof-hub, gevarieerde economie met haven, industrie, sterk midden- en kleinbedrijf (MKB);
 - b. Voor brede welvaart en een duurzame maatschappij is een succesvol bedrijfsleven nodig en dus een gunstig vestigingsklimaat;
 - c. De ontwikkeling van het havengebied, de North Sea Port regio, moet een strategisch onderdeel zijn van de Omgevingsvisie;
 - d. Economisch belang van Zeeland/het bedrijfsleven moet sterker meewegen bij het streven naar de UNESCO Geopark status voor de Schelde Delta;
2. **Energietransitie** van het bedrijfsleven, de industrie in Zeeland moet worden ondersteund door passende regelgeving en ruimte voor/investeringen in de benodigde infrastructuur:
 - a. Provincie moet inzetten op CO2-afvang in de regio en aansluiting op landelijke CO2-opslag om realisatie van korte termijn klimaatdoelen (2030) mogelijk te maken;
 - b. Voor elektrificatie van industriële processen is aansluiting op het 380kV netwerk in Zeeuws-Vlaanderen belangrijk en de toegang tot duurzame energie, wind en zon. Kernenergie is een serieuze optie die onderzocht moet worden;
 - c. Investeren in een e-netwerk is noodzakelijk voor een verdere verduurzaming (elektrificatie) van mobiliteit;
 - d. Voor een succesvolle energietransitie moeten sector-overstijgende oplossingen mogelijk worden gemaakt;
 - e. Bedrijfsleven onderschrijft de klimaatdoelstellingen voor 2050. De eisen voor 2030 kunnen echter leiden tot suboptimale investeringen die uiteindelijk onvoldoende kunnen bijdragen aan de doelstellingen van 2050;
3. Inzet op **circulariteit** niet beperken tot regionale kringlopen binnen Zeeland:
 - a. Ook interregionale/internationale kringlopen opnemen in de Omgevingsvisie;
 - b. Inzetten op Zeeuws logistiek cluster op het gebied van interregionale/internationale circulariteit: door innovatief gebruik van reststromen en grondstoffen ontstaan duurzame nieuwe stromen die Zeeuwse economie versterken;
4. Meer **groeiruin**te nodig voor bedrijven, bedrijventerreinen en haven:
 - a. Voor verdere ontwikkeling van MKB, industrie en haven moet in de Omgevingsvisie ruimte worden gemaakt; er zijn in deze grote zorgen over de huidige aanpak van de stikstof-situatie;
 - b. Sloegebied en Dow/Mosselbanken als vestigingslocatie voor bedrijven met brand- en explosiegevaar is te beperkend;
 - c. Vestigingslocatie voor bedrijven met mogelijk effect toxische wolk (een van de drie scenario's bij externe veiligheid) wordt geheel niet benoemd. Dit beperkt bedrijven die relevant kunnen zijn voor energie- en klimaattransitie;

Reactie Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Van: Bestuur VNO-NCW Zeeland

Datum: Sas van Gent, 31 maart 2021

Opsteller: , regiomanager VNO-NCW Zeeland

5. Bij de uitvoering van de visie en daaraan verwante plannen is de kwaliteit van omgevingsdiensten zoals de RUD Zeeland cruciaal. Deze is thans onderbezet wat een professionele dienstverlening in de weg staat;
6. Betrek het bedrijfsleven bij de ontwikkelingen: deel informatie en kennis om te voorkomen dat er een achterstand ontstaat ten opzichte van andere regio's.

Opmerkingen/aandachtspunten met betrekking tot het thema:

III. De Zeeuwse Arbeidsmarkt

1. **Werken in Zeeland en arbeidsmarkt zijn onderbelicht** in de Omgevingsvisie: deze onderwerpen zijn cruciaal voor een succesvolle ontwikkeling van Zeeland;
2. Faciliteren, van een **grensoverschrijdende arbeidsmarkt**: Zeeland – Vlaanderen:
 - a. Voortslepende grensarbeiders-problematiek moet voortvarend worden aangepakt: eenvoudiger regelgeving afgestemd de situatie in Zeeland en Vlaanderen;
3. Aanpak onbalans vraag en aanbod arbeidsmarkt:
 - a. Aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt moet onderdeel zijn van de Omgevingsvisie: inzet is scholing en carrièrekansen;
 - b. Toekomstbestendig: nieuwe kansen in kader van energietransitie en circulariteit;
 - c. Aandacht voor het betrekken van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt;
 - d. Inzetten op het faciliteren van een leven lang leren;
 - e. Regie op de Zeeuwse arbeidsmarkt centraliseren: versnippering van initiatieven en programma's tegengaan;
4. Robotisering en andere nieuwe sleuteltechnologieën opnemen waarbij bedrijfsleven, onderzoeksinstituten en onderwijs samen moeten optrekken;
5. Focus op de positionering van Zeeland: ideale regio voor wonen, studeren en werken:
 - a. Aantrekkingskracht van Zeeland versterken voor talenten buiten Zeeland
6. Aandacht voor versterking kennisinfrastructuur op alle niveaus:
 - a. MBO, HBO en WO;
 - b. Delta Kenniscentrum als aanjager.

Het bestuur van VNO-NCW Zeeland is te allen tijde bereid om deze reactie nader toe te lichten. Daarover kan contact worden gelegd met regiomanager Erik van Oosten:

Regiomanager VNO-NCW Zeeland

\ E

VNO-NCW Zeeland \ Westkade 104, 4551 CG Sas van Gent \ www.vnoncwbrabantzeeland.nl

Gedeputeerde Staten van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

UW BRIEF VAN
7 januari 2021
BEHANDELD DOOR
E. Jasperse
ONDERWERP

UW KENMERK
20041379
BEZOEKADRES
Paul Krugerstraat 1

ONS KENMERK
1275925 / 1299485
TELEFOON
0118-487367

DATUM
1 juni 2021
BIJLAGEN

Reactie achterbanraadpleging Omgevingsvisie Provincie Zeeland

Geacht college,

U heeft ons in de gelegenheid gesteld om te reageren op het voorontwerp van uw Omgevingsvisie in de fase van de achterbanraadpleging. Deze achterbanraadpleging maakt onderdeel uit van uw proces om te komen tot een breed gedragen omgevingsvisie voor de provincie Zeeland.

De gemeenten Veere, Middelburg en Vlissingen geven als regio Walcheren een gezamenlijke reactie op uw voorontwerp omgevingsvisie.

Waardering

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor zowel de inhoud van het voorontwerp als het proces dat u tot nu toe doorlopen heeft. U heeft het afgelopen anderhalf jaar veel inzet gepleegd om al uw stakeholders, medeoverheden en burgers te betrekken bij het proces om voldoende draagvlak te creëren voor de visie. Wij hebben ervaren dat u luisterde naar de ontvangen opmerkingen en deze ook verwerkt heeft in het voorontwerp. Met deze achterbanraadpleging, die voorafgaand aan de officiële terinzagelegging plaatsvindt, zet u dit ingezette spoor voort.

Gezamenlijke reactie

De gemeenten op Walcheren zijn ook ieder hun omgevingsvisie aan het vorm geven. Dit doen zij ieder voor zich, maar wel in gezamenlijk overleg. Waar mogelijk zoeken wij de samenwerking op. Deze brief is daar ook een resultante van en wij willen gezamenlijk uw aandacht vragen voor een aantal zaken die het voorontwerp van de omgevingsvisie aangaan.

Ambitie en kernkwaliteiten

U heeft uw ambities in de visie verwoord middels vier maatschappelijke uitdagingen. Zoals u zelf in uw voorwoord aangeeft is de visie breed; alle onderwerpen die effect hebben op of onderdeel uitmaken van de fysieke leefomgeving, zijn opgenomen in de visie. Door deze brede opzet vinden wij het moeilijk om de rode draad te vinden in het verhaal en te achterhalen waar de provincie zich de komende decennia echt op in gaat zetten. Wij geven u in overweging hier meer focus in aan te brengen.

Dit zou in onze optiek kunnen door de kernkwaliteiten zoals u die benoemd heeft in de visie, de rode draad te laten zijn die de verschillende maatschappelijke uitdagingen met elkaar verbindt en waardoor ook een integrale benadering binnen verschillende opgaven ontstaat.

Door kernkwaliteiten, zoals landschap en natuur, centraal te stellen in de omgevingsvisie wordt voorkomen dat zij sneuvelen onder druk van grote actuele opgaven (bijvoorbeeld de energietransitie en klimaatadaptatie). Deze opgaven dienen, met onze kernkwaliteiten als basis, in samenhang met elkaar en op integrale wijze te worden opgepakt.

Wind in de Zeilen

U benoemt in uw voorwoord het uitvoeringspakket Wind in de Zeilen, waarbij u aangeeft dat zij Zeeland een steun in de rug geeft op het gebied van economie, onderwijs, bereikbaarheid en een toekomstbestendige industrie. U geeft daarbij aan dat het pakket gaat helpen de ambities uit deze omgevingsvisie te realiseren. De wijze waarop dit gaat gebeuren wordt echter nog niet weergegeven in uw visie. Wij zijn echter van mening dat er heel veel regionale en Zeeuwse spin-off mogelijkheden in het pakket zitten waar de provincie zich sterk voor kan maken. Wij willen samen met u hieraan nadere invulling geven. Het pakket, met enorm investeringsvolume kan ingezet worden voor follow-up projecten als afgeleide van het uitvoeringspakket. Wij noemen als voorbeeld het Stadslandgoed Nieuwerve in Vlissingen, waar het Justitieel Complex deel van uit zal maken en de spin-off mogelijkheden voor het onderwijs in onze regio. Wij verzoeken u hier meer aandacht aan te besteden in de visie.

Novi-gebieden

In uw inleiding verwijst u naar de nationale prioriteiten die sterk verbonden zijn met de door u benoemde maatschappelijke opgaven. De samenwerking tussen het rijk en de regio komt tot uiting in de omgevingsagenda's waarin de overheden gebiedsgericht uitwerking geven aan de gedeelde ambities en opgaven. Voor Zeeland heeft dit geresulteerd in drie gebiedsgerichte opgaven, zijnde:

1. North Sea Port District – Terneuzen; gericht op verduurzaming en versterking (tevens grensoverstijgend);
2. Kust in de Delta; gericht op een duurzaam evenwicht voor de kustzone en Zuidwestelijke Delta;
3. Transitie landelijk gebied.

In de visies van onze gemeenten krijgen deze gebiedsopgaven nadrukkelijk een uitwerking. Voor Vlissingen geldt zelfs dat de opgave North Sea Port District in haar strategische visie als pijler wordt uitgewerkt waar Vlissingen zich de komende decennia sterk op zal gaan richten. Wij omarmen dan ook het feit dat u in uw visie de verbinding met deze opgaven legt. De doorwerking ervan en de verbondenheid met uw maatschappelijke opgaven vinden wij echter niet nadrukkelijk terug in uw visie. Wij verzoeken u dat alsnog te doen, waarbij we uw aandacht nog vragen voor de volgende 3 punten:

1. Ten aanzien van het North Sea Port District willen wij nogmaals benadrukken dat dit gaat om een integraal district waar zowel de noord- als de zuidkant van de Westerschelde deel van uitmaakt. In de oorspronkelijke opgave werd alleen van Zeeuws-Vlaanderen gesproken. Echter, het gebied van North Sea Port, en daarmee de opgave, is groter dan alleen het Zeeuws-Vlaamse deel. De opgave dient gericht te zijn op het gehele gebied.
2. Ten aanzien van de gebiedsgerichte opgave Kust in de Delta zouden wij graag zien dat deze nadrukkelijker als kans in de Omgevingsvisie wordt opgenomen.
3. In uw visie wordt de benodigde transitie van het buitengebied erkend en u geeft aan hier verdere uitvoering aan te willen geven in een programma. Het buitengebied is nadrukkelijk een taak voor de provincie. Wij zouden echter verwachten dat een doorkijk naar de wijze waarop u vorm wil geven aan het proces om te komen tot kringloop en duurzame landbouw reeds zichtbaar zou zijn in deze visie. Mogelijk dat u reeds in deze visie de richting kunt duiden die u op wilt gaan.

Sociologische kant visie

Wij vragen u tot slot aandacht voor de sociologische kant van de visie die in 2050 tot een beter en mooier Zeeland moet leiden. Inzetten op transitie betekent tevens dat er aandacht moet zijn voor de maatschappelijke kant van het verhaal. Grote veranderingen waar we voor staan kunnen leiden tot onrust en de tweedeling in onze maatschappij groter in plaats van kleiner maken (zie momenteel wat a.g.v. coronamaatregelen gebeurt). Dit kan door mensen die mee kunnen doen en mensen die afhaken door desinteresse, politieke opvattingen of financiële problematiek. Het is belangrijk dat deze visie een product wordt waarin verbinding en overeenstemming wordt gezocht en niet, zonder dat we het beseffen en willen, voeding wordt gegeven aan polarisatie en ontevredenheid. Tweedeling tegengaan is onze uitdaging tot 2050. We moeten het zoeken in de gezamenlijke winst. De provincie kan ons inziens hier ook een rol in spelen.

Tot slot

Wij hopen dat deze reactie u helpt om uw ambities en uw visie nog nader aan te scherpen en vorm te geven. Wij zijn ons er sterk van bewust dat dit geen gemakkelijke en zeker geen geringe opgave is, en wensen u hierbij veel succes, waarbij we zeker bereid zijn om daar waar nodig is onze bijdrage aan te leveren.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,

mr. drs. ing. M. van Vliet drs. A.R.B. van den Tillaar

burgemeester en wethouders van Veere,
de secretaris, de burgemeester,

J.F.M. Steinbusch drs. R.J. van der Zwaag

burgemeester en wethouders van Middelburg,
de secretaris, de burgemeester,

Mr. A. van den Brink Mr. H.M. Bergmann

Commentaar , Zierikzee op deel A GOVI

p.x is pagina x, cursief citaat.

p.4

De Omgevingsvisie biedt het kader van waaruit we juist de kwaliteiten van Zeeland koesteren, en tegelijkertijd de kansen en mogelijkheden benutten om Zeeland duurzaam door te ontwikkelen zodat we klaar en 'fit' zijn én dat blijven voor de toekomst.

Wat zijn die KWALITEITEN. Gaat uw Omgevingsvisie nou om de FYSIEKE kwaliteit van onze Zeeuwse leefomgeving. Of louter over antropocentrische wensbeelden?

Wat is volgens u DUURZAAM. Durf daar nou eens een definitie aan vast te plakken!

Gaat u slechts uit van "kansen en mogelijkheden"? Of zou het de POVI sieren om wel grenzen aan te geven waarbinnen we moeten blijven om 'klaar en fit' te zijn voor de toekomst!

Waar monitort u duurzaam op? Hoe brengt u over op participanten wat DUURZAAM is? Wanneer zijn we klaar en fit?

Het is toch niet te geloven dat u geen enkel overall-inzicht of overall beeld kunt geven van waar we heen gaan. En dus ook van wat u van ons, participanten, verwacht!

In deel A zoomt u in Route 1. Van de wereld naar Zeeland.

Wat zijn vanuit de wereld gezien onze Zeeuwse ambities. Sterker wat zijn onze verantwoordelijkheden? Hoeveel CO2-budget heeft Zeeland? Hoe benutten we ons CO2-budget zodat we fit en klaar de toekomst in kunnen? Waar blijven die cijfers en getallen?

Ik tiep nu met m'n zoveelste computer op m'n zoveelste toetsenbord; de toetsen slijten iedere weer weg! Dus hoeveel CO2 stoot ik uit als dit boeltje voor de zoveelste keer vervang?

Op Zeeland-level: hoeveel CO2-uitstoot genereren Zeeuwen elders?

Hoe kan ik als participant afdoende afwegen of en hoe ik als gemiddelde Zeeuw, binnen mijn persoonlijke CO2-budget blijf. Of anders, hoe blijft Zeeland binnen haar CO2-budget. Gezien van uit globaal perspectief dus!

p.5

- klimaatverandering, biodiversiteit en andere wensen;
- einddatum is steeds 2050

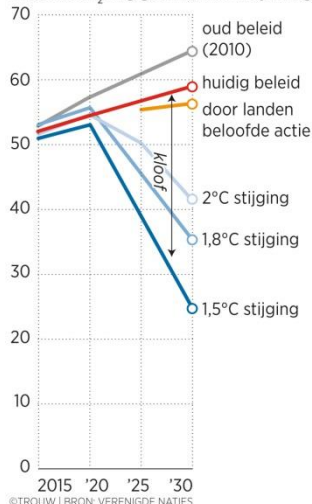
A De quote 'en andere wensen' (nb in de samenvatting) suggereert dat klimaatverandering en Biodiversiteit 'wensen' zijn. Het zijn echter primaire en zeer urgente noodzakelijkheden. De enige gevolgtrekking kan daarom zijn dat CO2 (klimaatverandering) en Biodiversiteit beide de hoofddragers moeten vormen van de Provinciale Omgevingsvisie (POVI).

B Ten tweede wordt 2050 telkens als (eind-)datum genoemd. 2050 is waarschijnlijk (ook) een wens: de werkelijkheid heeft deze datum allang ingehaald!

- het Urgenda doel van 25% CO2-uitstoot vermindering voor 2020 halen we al niet.
- zeer vilein is bovendien dat de energiemix voor hernieuwbare energie voor 60% uit biomassa bestaat. Deze 60% genereert zelfs meer CO2-uitstoot dan met Steenkoolverbranding;
- anders dan uw papieren werkelijkheid, is 60% van 25% zijnde 15%, geen vermindering waardoor we anno 2020 nog niet eens 10% CO2-uitstoot behalen.
- om in 2030 50% CO2-uitstoot te verminderen om onder de 1,5 te blijven, is of een extra zware dobber of - er is sprake van fake-informatie

De kloof tussen wat landen doen en beloven en wat nodig is om de opwarming te beperken

Uitstoot CO₂ in gigaton (1000 miljard kg)



Dit is een plaatje uit Trouw van 21 jan 2021 [1].

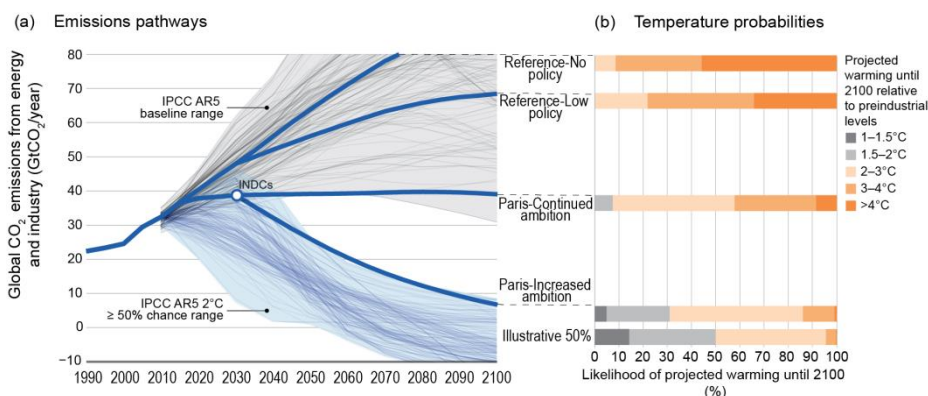
Met het huidige pakket maatregelen stevenen we af op 3,2 graden opwarming.

Hetzelfde zegt NRC dd 6 oktober 2020 [2].

Met het huidige pakket maatregelen stevenen we af op 3,2 graden opwarming!

Het plaatje hieronder spreekt nog meer boekdelen [3].

Dat 170 landen het ondertekend hebben is mooi. Maar in datzelfde jaar is Parijs-akkoord getekend en bovendien door inmiddels 198 landen. Uw wensbeelden zijn de grijze vlakjes in de rechter-kolom; die kunnen we dus al overslaan..



p.5

Geen overall-overzicht geven bij Route 1, maakt route 2 en 3 tot kortzichtige lariekoek. U kunt een prachtige papierenwerkelijkheid / visie op papier zetten, maar als dit slechts voor de korte termijn terwijl een O-visie over de langere termijn moet gaan c.q. we in 2030 50% CO₂-reductie moeten behalen evenals 50% materiaal-reductie moeten behalen, dan zou het toch logischer zijn om CO₂, en dan noem ik gelijk ook maar even Biodiversiteit, als hoofddragere te bestempelen voor de Zeeuwse Omgevingsvisie! Waarom framed u net als het Rijk dat we nu 25% CO₂-reductie moeten halen, terwijl de energie-mix voor 60% (van 25%) met biomassa wordt behaald. Waardoor we even simpel gerekend 25% minus 15%, nu al slechts 10% halen! Als ik niet kan rekenen mag u dit gerust weerleggen. Maar op de achterkant van mijn sigarendoosje staat 10%! Dus wat biedt u participanten!

Algemeen wordt 'veronderstelt' dat de O-wet bedoeld is om economische groei veilig te stellen. Bestaat er naast de Rutte-doctrine ook een Zeeland-doctrine! Heel concreet: Op mijn eiland Schouwen-Duiveland is onlangs een amendement aangenomen om een CO₂-balans op te stellen. ECHTER ... : zolang de POVI nergens toe verplicht, hoeft de GOVI zich CO₂-feitelijk nergens aan te houden.

Daar komt bij dat de Provincie zogenaamde INFORMATIE-HUIZEN moet inrichten. Uw CO2-boekhouding is niet op orde; de informatie erover ontbreekt in alle talen! Uw w eigen informatie-huis mbt uw eigen CO2-balans, en daarmee ook de onze(!) is nog minder dan een kippenhokje: het is een papieren kippenhokje waarin alleen zogenaamde 'wensbeelden' staan die niets met de letterlijke kwaliteit van de fysieke werkelijkheid te maken heeft!

Als ik ongelijk heb moet u mij maar eens uw grootboek met CO2-gegevens aanleveren! En anders nog sneller dan de gesmeerde bliksem uw 'informatie-huis' oprichten. En zodanig betamelijk inrichten dat al de Zeeuwen die u zegt te 'bedienen', er ten minste wat mee kunnen.

p.6

"Volhoudbare landbouw, circulaire economie, barrières wegnemen, zodat iedereen aan de samenleving kan deelnemen, voorwaarden scheppen voor een grotere biodiversiteit..."

U geeft geen definitie van volhoudbaar, ook niet van duurzaam. Waar wilt u dan op monitoren zoals de O-wet dwingend voorschrijft?

p.7

Deze 17 "Sustainable Development Goals", kortweg SDG's genoemd, zijn in 2015 ondertekend door 170 landen

U baseert het voorontwerp Omgevingsvisie op deze SDG's terwijl er in hetzelfde jaartal van 2030 ook afspraken voor Parijs gehaald moeten worden.

Ons baseren op de 'wenselijkheid' van de SDG-goals, is als uitspraak al onhoudbaar. Onze Parijs-afspraken voor 2020 hebben we überhaupt al niet gehaald. Het doel van Parijs was 1,5 graad.

Intussen praten we wel over 2 graden opwarming. De grijze blokjes in de figuur hierboven kun je überhaupt overslaan! Feitelijk gaat het al over 3 4 graden opwarming.

In analogie met het bijbehorende referentie niveau van 'low-policy' ontbreekt ook dit voorontwerp Prov-OVI enige ruggengraat voor volhoudbaarheid.

Uit Inzichten uit mondiale milieuverkenningen , PBL [4]

De negatieve effecten van milieudegradatie zijn nu al zichtbaar met onevenredig grote gevolgen voor arme gemeenschappen en kwetsbare groepen wereldwijd. Doorgaan op de huidige weg betekent dat internationaal afgesproken milieudoelen niet worden gehaald. Dit zet de realisatie van de Sustainable Development Goals (SDG's) onder druk en daarmee het welzijn van huidige en toekomstige generaties.

p.6

De aarde biedt de mogelijkheid om al haar bewoners van schoon water en goed voedsel te voorzien. Maar in de praktijk lijkt dat een utopie.

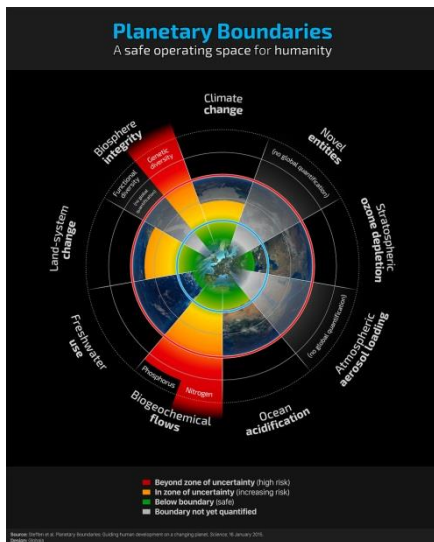
Hoe weet u nou zo zeker dat de aarde deze mogelijkheden biedt voor 7,5 miljard inwoners terwijl de helft daarvan er nog bijkomt.

De vraag is daarom of uw Zeeuwse Omgevingsvisie zelf niet ook een utopie is!

Is de Zeeuwse omgevingsvisie nou een staaltje van utopisch allerlei. Of wilt u zelf ook niet liever een Omgevingsvisie waarmee u concreet fit en klaar bent voor een 'duurzame' toekomst.

De Zeeuwse Omgevingsvisie geeft kaders aan waarbinnen nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden die in lijn zijn met wat er in de wereld om ons heen aan de gang is.

Wat er in de wereld aan de gang is staat simpel beschreven middels planetaire grenzen [5].



Vande 4 grote wereldproblemen staat verlies van Biodiversiteit bovenaan, dan chemische vervuiling door Stikstof/fosfor, vervolgens landerosie/bodemvruchtbaarheid. En als kleinste van de 4 grote problemen: klimaatopwarming.

Als u dan al inzoomt en/of in lijn wilt blijven met wat er in de wereld aan de gang is, waarom hanteert u dan behalve het actuele CO2, niet ook Biodiversiteit als belangrijkste hoofddrager voor de Zeeuwse Omgevingsvisie!!

p.7

Waarom haalt u de drie kernwoorden 'inclusiviteit, verantwoord en samen' uit de SDG's aan zonder in ieder geval participanten, duidelijk te maken waar die drie kernwoorden in de kern om gaan. Namelijk Biodiversiteit, chemische vervuiling,

landerosie en CO2.

Is onze eigen Zeeland-doctrine hetzelfde als aanvaard participanten-bedrog. Kom op zeg!

p.8

u dweept met

Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, Duurzaam economisch groeipotentieel, Sterke en gezonde regio' en Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijke gebied.

Maar wat is nou de onderlegger voor uw Omgevingsvisie?

Waar de provincie zoveel belangrijke taken heeft mbt de O-wet, mag je toch verwachten dat de provincie A) zelf over concrete informatie wil beschikken en B) participanten hier concreet in wil delen. Waar participeren WIJ anders mee!

P.10

Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland • Aanpassen aan wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen • Zo min mogelijk uitstoot van broeikasgassen

Zo min mogelijk is idioot geformuleerd. We hebben die optie niet. Wel hebben we Parijs, we hebben 25% Urgenda-doel en we hebben 50% afgesproken in 2030. Waar slaat de idiote uitspraak op om zo min mogelijk broeikasgassen uit te stoten. Framed u hier dat 'we' wel kijken hoever we komen?

Gaat u wel eens op vakantie zonder te kijken hoeveel Euro's er in uw knip zit?. Gaat u mij nou vertellen dat we met deze Omgevings-retoriek fit en klaar zijn voor de toekomst, terwijl u zelf niet eens weet hoeveel CO2-budget we in onze Zeeuwse knip hebben. Dit is toch geen beleid! Je wordt er eerder lacherig van. En dan wilt u bovendien dat al die lacherige participanten Ambassadeur worden uw kijk op onze leefomgeving.

p.11

1. Doe meer met minder grond. 2. Werk samen en deel kosten en baten. 3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten. 4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

U noemt 4 afwegingsfactoren. Zonder afwegingskader voor die afwegingsfactoren valt er niets af te wegen! Laten we verlies van Biodiversiteit, chemische vervuiling, landerosie en CO2-uitstoot gewoon buiten het kader. En zien we wel waar we komen? Ben ik nou mesjokke. U bent u dat? U mag het zeggen! Ik ben toch 'maar' een participant. En participanten doen er immers niet toe. Het

enige is dat participanten ofwel de enigen zijn waar het uiteindelijk op aan komt, ofwel de enigen zijn die de dupe worden van uw kijk op de fysieke werkelijkheid cq. kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Ofwel van uw Omgevingsvisie. Die bovendien kader stellend is voor gemeentelijke Omgevingsvisies.

p.12

uw framed de nationale omgevingsvisie als *Inspiratiebron*. Misschien mag ik u erop wijzen dat de Jonge Klimaatbeweging (no. 1 op de duurzame top 100) het Klimaat-akkoord niet heeft ondertekend! Zij gaan naar eigen zeggen niet voor systeem-aanpassingen maar voor een systeem-verandering. Doet u het wel voor jongeren? Welke systeem-verandering beoogt u dan? Geen een zou ik zeggen. Zonder enig overzicht over hoeveel CO2-budget u eigenlijk heeft, wij dus, boekt u een vakantie richting toekomst. Zonder weg terug tuurt u niet alleen jongeren maar alle Zeeuwen compleet het bos in. En dat noemt heel potsierlijk (een beetje veel brallerig) visie.

Kernkwaliteiten noemt u *herkenbare, fysieke kenmerken zoals bebouwing, openbare ruimte, landschap, natuur en cultuurhistorie*.

Maar ik ben het apert oneens met uw "Doctor G. S. Feelgood" benadering. We hebben het, overigens bij iedere Omgevingsvisie, over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Ja het oog wil wat. Mee eens; het landschap is inderdaad de spiegel van de ziel. Maar waar die ziel dan van moet leven zegt u er toch niet bij. Of in welke omgeving die arme zielen van Zeeuwen het dan maar moeten zien te rooien.

U snapt het geloof ik niet eens! Dat ook Zeeuwen het moeten hebben van zoiets als ecosysteemdiensten. Hoeveel vis levert de zee. Hoeveel bestuivers levert ons groen, hoeveel water kan een gezonde bodem opnemen. Het laatste benoemt u misschien in uw Klimaat Adaptatie strategie. Maar de oorzaak van Klimaatverandering, tw. CO2, daar heeft u geen eens een overzicht over. Laat staan dat uw Zeeuwse Omgevingsvisie participanten handvaten biedt om hun gedrag zinnig aan te passen.

U wilt zoals iedere overheid zichzelf graag framed, alles 'samen', alles inclusief, van natuur-inclusief, kind-inclusief tot sociaal inclusief. Allen doet u het in uw eigen beleidsstuk af, dat ook over mijn omgeving gaat waarin al dat inclusieve geweld moet plaatsvinden, met niets te vinden van wat al die inclusiviteit juist beperkt.

Kernkwaliteiten zijn herkenbare, fysieke kenmerken zoals bebouwing, openbare ruimte, landschap, natuur en cultuurhistorie. Maar het gaat ook om de koppeling met immateriële waarden zoals rust, gezondheid, leefbaarheid, levendigheid, aantrekkingskracht en andere culturele en sociale aspecten. U knoopt de subjectieve waardering van de uiterlijkheid van ons landschap, ook nog even aan immateriële waarden. Subjectieve en immateriële waarden zijn van het zelfde laken pak!

Weet u zelf wel dat u materiele waarden überhaupt overslaat! De O-wet gaat toch uitsluitend over de kwaliteit van de fysieke werkelijkheid, uw Zeeuwse Omgevingsvisie is eerder subjectief. Maar u kunt toch net als iedereen niet onder de fysieke werkelijkheid uit. Waarom doet u dat dan wet. Waarom dan deze papieren tijger? De fysieke werkelijkheid, neem CO2, is toch meetbaar! Waarom monitort u niet op CO2 als dat het doel is van Prijs? Onbegrijpelijk! Meer dan zelfs!

Gaan we dan toch maar voor de breedst gewaardeerde kernkwaliteit voor Zeeland:

1. Genieten en opladen. Genieten tot ons CO2-budget op is en dan pas als we uit-genoten zijn, een fatsoenlijke Omgevingsvisie maken. Dat is toch geen beleid!

p.15

De uitdaging: 2050

Heeft u er in uw wijsheid en al uw voorzienigheid wel eens bij stilgestaan dat het jaartal 2050 een vervelend soort ver-framing is van de realiteit? U leest toch ook wel eens een krant? Daarin staat dat we nu al af gaan op 3,2 graden opwarming. The Guardian schrijft dat we nog '15 years, 320 days' hebben om onder de 2 graden te blijven [6]. Zou u die vrolijke datum van 2050 dan niet eens laten varen. En net als ik, wel zeggen waar het op staat. Dat ik 'voorlijk' ben wil toch hopelijk niet zeggen dat alle andere Zeeuwen of participanten daarom maar 'achterlijk' zijn! Geen eens sorry dat ik het zo zeg maar bent u zelf niet een beetje achterlijk. Niet een beetje maar heel (erg) retarded. Mag ik niet zeggen terwijl u mag wel zeggen dat 2050 nog steeds our best option is. Om het te redden! En daarom kunnen we rustig aan doen. Volgens u dan. Eerst een 'enkeltje' richting toekomst terwijl je het retourtje ermee verspeelt.

p.33

Milieueffecten

Alle economische sectoren beïnvloeden op de een of andere manier het milieu. Ook andere ontwikkelingen zorgen mogelijk voor veranderingen van de milieukwaliteit. Daarbij kan gedacht worden aan: energietransitie, CO2-reductie, circulaire economie, meer duurzame economie, technologische ontwikkelingen, klimaatverandering met extreme weersomstandigheden, digitalisering, deregulering, actuele en nieuwe milieuproblemen, burgerparticipatie, draagkracht natuur en ruimte en gezondheid.

U schets CO2-reductie als een van de mogelijkheden. Is Parijs nou een doel of niet! Is CO2 nou een van de main-drivers voor verlies van Biodiversiteit of niet! Zou het logisch zijn om CO2 en Biodiversiteit beide hoofddrager te maken voor de Zeeuwse Omgevingsvisie. Of niet!

P.39

Hoofdstuk 5. KLIMAATBESTENDIG EN CO2-NEUTRAAL ZEELAND

Zeeland stoot vrijwel geen CO2 en andere broeikasgassen uit. Industrie, mobiliteit, verwarming en elektriciteitsproductie zijn nagenoeg fossielvrij en/of CO2 vrij.

Wat staat hier nu eigenlijk. Welke scope hanteert u hierbij. Gaat op om de CO2-uitstoot van het operationele energie-verbruik. Of houdt de Zeeuwse Omgevingsvisie rekening met de embedded CO2 zoals meegerekend moet worden bij inkoop van producten waarbij je dus de CO2-productie elders gemaakt voor het product dat hier geen CO2 meer uitstoot, wel meerekent; het totale CO2-plaatje zeg maar [7].

'...de Omgevingsvisie sluit geheel aan op de NOVI-prioriteit 'Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie'.

Nogmaals, sluit de GOVI nou aan op Klimaat waarbij je mss kunt denken aan CO2, of sluit de GOVI aan op de energietransitie waarbij we dus van geen kant, voor geen ikkepit zelfs, monitortop CO2. Wat is nou wat?

p.40

Om klimaatverandering tegen te gaan is wereldwijd, in Europees én in nationaal verband (Klimaatakkoord) afgesproken om de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen in 2030 met 50% te beperken. Hier is een transitie in onze energievoorziening voor nodig.

In 2030 moeten we idem dito 50% minder materialen gebruiken. Los van het probleem van grondstofschaarste zelf, gaat alle materiaal gebruik gepaard met energieverbruik. CO2 is daarom ook een goede proxy voor circulariteit. Waarom maakt u geen CO2-balans. Waarom houdt u niet een deugdelijke CO2-boekhouding bij? Waarom is er geen 'informatiehuis' dat zich hier specifiek op richt om zo de O-visie van de primair belangrijkste data te voorzien.

Het is prachtig dat

binnen het samenwerkingsplatform Zeeuws Energieakkoord meer dan honderd partijen samen werken aan het opstellen en uitvoeren van de RES voor de regio Zeeland.

Maar waarom laat u bij alle RES-sen de monitoring op CO2 buiten beschouwing. En waarom laat u bij alle RES-sen circulariteit lees het 50% mindere materiaal-gebruik buiten beschouwing? Is uw Zeeuwse Omgevingsvisie bedoeld voor 10 jaar. Is uw Zeeuwse Omgevingsvisie bedoeld als een vrolijk tripje richting toekomst waar we, als het CO2-budget op is, misschien niet meer terug kunnen naar Zeeuwse bodem?

Waarom geeft u in de Zeeuwse Omgevingsvisie niet alvast een traject weer om alle Zeeuwen massaal te verhuizen. U schrijft zelf dat de opwarming naar 3,5 graden zeer voorstelbaar is. Ook is bekend dat richting 2100 80 cm zeespiegelrijzing net zo onzeker is als 2 meter zeespiegelrijzing.

De vraag is dus telkens wat doet u met CO2. Waar is uw boekhouding? Heeft u wel een CO2-boekhouding. En als u die wel heeft zou uw Zeeuwse Omgevingsvisie dan misschien niet iets beter in elkaar kunnen steken. Wat is nou de basic-logica van uw Omgevingsvisie. Gewoon maar een beetje afwachten tot het waeter komt? Hebben we pas tegen 2050 principieel andere keuzes nodig. Is het jaartal 2050 zelfs een principe? Wilt u of kunt u niet antiperen op een toekomst waar we fit en klaar voor moeten zijn. En waar uw Zeeuwse Omgevingsvisie NU over gaat, NU de lijnen voor uitzet en Nu participanten bij wil betrekken?

p.41

U zegt dat de inbreng van alle belanghebbenden nodig is. Als u nu geen mede-eigenaren zoekt voor het probleem, en willekeurige participanten zich daarom nu niet als belanghebbenden kunnen laten gelden, laat u dat stelletje niet zelf-nadenkende Zeeuwen hier dan gewoon lekker zitten? Met de door u gebakken peren. Ik niet zo'n gebakken peer-type. Ik stel dus zo maar wat vragen. En zoals veel andere Zeeuwen, gewoon met m'n boerenverstand. De vraag is alleen wat u ermee gaat doen. Met een vraag van een participant die z'n boerenverstand gebruikt. Een participant maakt nog geen zomer; mogen die andere participanten dan weer in een kille winternacht verdwijnen. Waar is uw Zeeuwse DNA? Of komen al de mantelpakjes en stropdassen inclusief academische graad die uw Zeeuwse Omgevingsvisie 'helpen voorbereiden', van het zand?

Wat is nou weer "groene waterstof"? Is dat ook weer door zo'n door participatief-gepercipieerd-participanten-belang? Of is het wensbeeld? En zo voos als.. ja wat eigenlijk? Om waterstof te genereren ter waarde van de output van 1 windmolen, is er een opgesteld vermogen nodig van 5 windmolens. Zoal bekend is de circulariteit van 1 windmolen makkelijker te behappen dan de circulariteit van 5 windmolens. Waarom doet u daarom niks aan energie-efficiëntie. Omdat het Klimaat-akkoord het daar niet over heeft. Omdat Brussel het daar wel over heeft. Omdat er een energie-efficiëntie-richtlijn is waar Nederland ook over moet rapporteren aan Brussel. Omdat er een zwaar EU-programma is Horizon 2020 dat wel over energie-efficiëntie gaat. Lees: juist over energie-efficiënte.

Laat een beetje Zeeuw zich ringeloren door Den Haag. Hebben Zeeuwen geen boerenverstand? Hangt u aan de pandjes van Rutte? Moeten wij daarom naar het pandjeshuis van Rutte. Of anders maar naar uw Informatie-huis dat evengoed ... doorverwijst naar Rutte?

Ik heb zo maar het idee dat u participanten nodig heeft. Verder snap ik dat in ieder geval deze participant niet gaat participeren met uw Zeeuwse Omgevingsvisie. Al begrijpt deze participant wel dat uw Omgevingsvisie het rechtstreekse kader wordt voor mijn eigen GOVI. Hosternokke!

Zolang u uw Zeeuwse Omgevingsvisie niet aanpast aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, is mijn gemeente alleszins gelegitimeerd dat ook niet te doen. En over uw informatie-huizenmakelaardij: u richt uw informatie-huizen in naar de wensbeelden van de hoogste bidder; het Rijk. Met uw eigen Zeeland-doctrine zet u deze lijn door, alles draait om geld om economische groei.

Wat u DE 'maatschappelijke opgaven' noemt, gaat om geld. Alle andere zaken als milieu, Biodiversiteit en CO2 formuleert u als eventualiteiten. En wij maar participeren ... !

Precies hetzelfde staat in de conclusies MER en PB :

- streef naar samenhang (tussen doelen en acties)
- voor een aantal thema's komt het doel nog niet in zicht (die samenhang kun je dus gelijk vergeten)
- waarborg het milieubelang (hebben we het over CO2?)
- doe alles natuur inclusief (is CO2 niet een van main-drivers voor verlies van Biodiversiteit?)
- Zorg voor een integrale monitoring en evaluatie.

Ondanks de diplomatieke taal staat hier luid en duidelijk dat er voor natuur-inclusief, milieu-inclusief, sowieso CO2-inclusief geen grondslag bestaat in uw Zeeuwse Omgevingsvisie. De woorden integraal en samenhang worden vaak genoeg gebruikt, maar die integraliteit is er niet. Integrale monitoring en evaluatie zijn überhaupt niet mogelijk.

Heeft u verder wel eens nagedacht over 'participant-inclusief'? Hoe denkt u participanten te betrekken bij iets wat u zelf niet eens definieert? Gaat participatie over geld? Gaat participatie over een hoop mooie woorden? Die impliciet toch weer over geld gaan?

Heeft u er wel eens bij stilgestaan dan we het vroeger moesten doen met de energie die zon, aarde en maan ons dagelijks leveren. En dat we het zonder fossiele brandstoffen weer zullen moeten doen met de energie die zon, aarde en maan ons dagelijks leveren?

En dat we louter met fossiele brandstoffen in staat waren om grondstoffen te winnen, met als gevolg bevolkingsgroei, met als dat we nog meer grondstoffen 'moesten' delven, met als gevolg nog meer bevolkingsgroei. En er inmiddels 7,5 miljard mensen zijn. En de helft daarvan er nog bijkomt. En dat dit grondstofspektakel leidt tot grondstofuitputting. En dit grondstofspektakel verworden is tot een economie die zeer gebaat is met het herhaald in de markt zetten van producten met een korte levensduur. Heeft u er weleens over nagedacht dat dit de kern vormt van de huidige schaarste aan grondstoffen? Heeft u er wel eens over nagedacht dat juist dit grondstoffen-geweld gepaard gaat met een enorm energie-verbruik? En bij elkaar dit de kern vormt van CO2-uitstoot/klimaatverandering/verlies van Biodiversiteit? Overheden hebben participanten keihard nodig. Dat staat overal te lezen. Pas als participanten mede-eigenaar van het probleem zijn, kunnen zij ook mede-eigenaar van de oplossing worden.

Participant-inclusief begint met participanten van 'normale' informatie voorzien. De O-wet verplicht u tot het inrichten van 'informatie-huizen'. De O-wet verbiedt echter geenzins om informatie te genereren die zorgt voor een integrale monitoring en evaluatie zoals MER en PB concluderen. Integendeel! Zij roepen zelfs op om dat wel te doen!

Sowieso gaat Parijs over CO2, bovendien willen we in 2030 50% CO2-reductie en 50% grondstoffen-reductie. In de EU is nog steeds 80% energie van fossiele herkomst.

Omdat het huidige grondstoffen-geweld (aldus) gepaard gaat met CO2-uitstoot, is een CO2-balans het meest geëigende middel om zowel energie-stroom als materiaal –stroom integraal te monitoren en te evalueren.

Een CO2-balans sluit aan op al uw elders en eerder geformuleerde doelstellingen. Bovendien maakt alleen een CO2-balans participatie-inclusiviteit mogelijk. Op eenduidige manier! Op dezelfde eenduidige manier komt er middels een CO2-balans van lieverlee samenhang tussen al uw prachtige bouwstenen, beleidsvelden en wat al niet meer komen

Ik voeg enkele bijlagen toe*.

Die zijn geschreven voor mijn eigen gemeenteraad op Schouwen-Duiveland (SD). Die gaan over 'ruimtelijk beleid en duurzame energievoorziening'. Na een debacle met een proeftraject voor onze GOVI-SD knippen wij net als u onze Ruimtelijke Ordening, eerst in stukjes en om pas daarna (tzt) te 'integreren'. Uw POVI legitimeert als hogere overheid Kortom mijn lagere overheid (SD) om hetzelfde te doen in onze GOVI.

Mijn bijlagen gaan in principe slechts om **2 Regels**.

Regel 1 is informatie.

Zolang u uw informatie-plicht blijft verzaken (lees: verzakelen), hebben participanten geen poot om op te staan.

Regel 2 draait om participatie.

Zonder eenduidige informatie blijft participatie-inclusief een wassen neus. Wel eenduidige informatie leveren maakt het participatie-model gelijk ook anders! U zegt (keer op keer) participanten nodig te hebben. Dat komt omdat het met name op participanten aan gaat komen. Bijvoorbeeld om 'klaar en fit' de toekomst in te kunnen gaan. Of überhaupt met uw Zeeuwse Omgevingsvisie iets in de melk te kunnen brokkelen.

Participatie-inclusief vraagt erom dat u participanten als gelijkwaardig moet willen zien. En al ben ik 'maar' een participant, er zit ratio zit in mijn verhaal. Maar ondanks dat, en ik al vaker en eerder gereageerd, zie ik er in uw Zeeuwse Omgevingsvisie nooit of te nimmer iets van terug. Hooguit in de conclusies van MER en PB. Dat dan weer wel!

Hoogachtend,

*

Bijlagen

- 1 20210217 POVI deel A Eric
- 2 210215 ruimtelijk beleid en duurzame energievoorziening
- 3 Regel 1 en Regel 2 nader toegelicht
- 4 Plan van Aanpak Eco-raster
- 5 tekst bij Plan van Aanpak Eco-raster
- 6 oorspronkelijke bedoeling Eco-raster
- 7 TU-voorstel energie-efficiëntie en meer

[1]

TROUW 21 jan 2021

https://www.trouw.nl/duurzaamheid-natuur/coronadip-in-uitstoot-co2-is-verwaarloosbaar-wereld-koerst-af-op-3-graden-warmer~b4b73b7d/?utm_source=TR&utm_medium=email&utm_campaign=20210121%7Cdunat&utm_content=Coronadip%20in%20uitstoot%20CO2%20is%20verwaarloosbaar%2C%20wereld%20koerst%20af%20op%203%20graden%20warmer&utm_term=155524&utm_userid=&utm_ctid=32584a29feb0676b851e819b614b60d

[2]

NRC 6 oktober 2020

<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/09/21/de-rijkste-10-procent-van-de-wereld-soupeert-co2-in-rap-tempo-op-a4012986>

[3]

Akkoord van Parijs

https://www.wikiwand.com/nl/Akkoord_van_Parijs

[4]

PBL Lessen voor Zeeland; inzichten uit mondiale milieuverkenningen

<https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2020-inzichten-uit-mondiale-milieuverkenningen-4249-edit.pdf>

[5]

Planetaire grenzen

<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.mo.be%2Fzeronaut%2Fflirten-met-de-grenzen-van-onze-planeet&psig=AOvVaw1W1R926NcnSsUgmLzj6rIX&ust=1607069400085000&source=images&cd=vfe&ved=0CAIQjRxqFwoTCNix2Zeuse0CFQAAAAAdAAAAABAJ>

[6]

Carbon countdown clock, The Guardian

<https://www.theguardian.com/environment/datablog/2017/jan/19/carbon-countdown-clock-how-much-of-the-worlds-carbon-budget-have-we-spent>

[7]

Scope 1, 2, 3 GHG protocol

https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Corporate-Value-Chain-Accounting-Reporting-Standard_041613_2.pdf

Zeer geachte gemeenteraad,

mbt “ruimtelijk beleid duurzame energievoorzieningen” is eerder een bestuursopdracht gekomen, heeft op 9 december 2020 een participatie-rondje plaatsgevonden. Onder meer aan mij werd gevraagd met aanvullingen, suggesties en/of wijzigingen te komen. Daar heb ik uitgebreid op gereageerd. Op 8 februari heeft de Cie R&E de boel teruggegeven aan B&W. Dit geeft mij de gelegenheid om aan de raad toe te lichten wat ik aan ambtenaren niet kwijt kan.

Op de bijeenkomst van 9 december werd (expliciet) gezegd dat het “ruimtelijk beleid duurzame energievoorzieningen” niet het begin zou zijn van het ‘conceptbeleid’ voor een nieuwe Omgevingsvisie. Het zou er niets mee te maken hebben.

1

De eerste vraag is waar genoemd ‘conceptbeleid’ dan wel voor bedoeld is?

Daarvoor moeten we terug naar de bestuursopdracht. Hierin staat dat u de nieuwe O-visie ‘modulair’ gaat oppakken. Kortom deze module ‘ruimtelijk beleid’ gaat dus wel degelijk over de nieuwe O-visie. Of anders over het concept-beleid mbt RO. Omdat gesteld wordt dat het inspraak-traject mbt de eerdere O-visie, voldoende heeft opgeleverd voor uw algemene conceptbeleid (mbt RO) en de uitgangspunten hiervoor ‘dus’ klip en klaar zijn, is over deze uitgangspunten geen inspraak meer mogelijk. Is dit de bedoeling van uw conceptbeleid?

De eerdere O-visie is afgeblazen. Er zou ‘geen draagvlak’ zijn. Achteraf bleek het te gaan om draagvlak in de raad. Maar wat is nou uw burger-perspectief? Daar gaat vraag 2 over.

2

Hoe kijkt u vanuit uw burger-perspectief tegen het volgende aan ?

- Tot en met de Ombudsman (NRC 9 dec 2019) waarschuwt dat participanten de dupe gaan worden van de Omgevingswet. Het ‘moet’ zult u zeggen. Voor overheden is de O-wet al een crime. Maar nu het burger-perspectief.

Waar wilt u participanten bij betrekken. Waarin wilt mensen meenemen? Is uw burger-perspectief dat participanten achter de ‘moetjes’ van overheidswege moeten aanlopen? Is het uw eigen burger-perspectief misschien dat participatie nog bovenop die ‘moetjes’ komt?

U heeft van alle kanten participanten nodig, dat zegt u zelf. En ook steeds vaker. Waarom neemt u al die moeite? Wat wilt u nou eigenlijk van participanten? Wilt u dat participanten zich houden aan de uitgangspunten die u ze hen voorhoudt? Kom nou toch!

-In 3 jaar tijd en 300 pagina’s verder is zelfs het woord CO2 niet op de agenda gekomen. Nog een jaar later staat in het huidige “fact-sheet” nog steeds geen woord over CO2. Heeft u wel een perspectief? Weer oude wijn in nieuwe zakken. Wilt u participanten daarbij betrekken? Ja-knikkers werven? Wat wilt u überhaupt van participanten? Wat is uw burger-perspectief?

- Dat zeespiegelrijzing met CO2 te maken heeft, is voor u kennelijk geen zorg. Het komende Burgerinitiatief gaat daarover; ik zat er digitaal bij toen ik u opgelucht hoorde zeggen, dat door in te stemmen met de Klimaat Adaptatie Strategie, u op voorhand al dat onhandige Burgerinitiatief kunt tackelen; makkelijk zat. Maar er moet ook een Klimaattoets en een lokale Klimaat Adaptatie Strategie komen. Gewoon weer vragen om “met de gemeente mee te denken?” En als participanten misschien nog een ei leggen, hups de dooier eruit halen, en fluks wat broedzieke participanten zoeken. En dan, als het ei gaat rotten, er weer de stekker uittrekken? Wat is nogmaals, uw burger-perspectief?

- Onlangs zijn de amendementen CO2 en Biodiversiteit aangenomen. Zo werd ik bijvoorbeeld gevraagd of ik misschien iets bij kon dragen. Op voorwaarde dat ik dan niet meer zou participeren in de pilot aquathermie 'Malta'. Ik ben ook maar een participant en het enige wat ik heb, moest ik dan maar opgeven! Ook hier de vraag: waar is uw burger-perspectief?

Heeft u er wel eens bij stilgestaan hoe uiterst onbevredigend het is dat als je "met de gemeente meedenkt", en je als participant een ei legt, de gemeente er hups de dooier eruit haalt, en fluks wat broedzieke participanten zoekt, en dan, als het ei gaat rotten, er gauw de stekker weer uittrekt?

Waarom is het alsof de gemeente-zelf over geen enkel wij-gevoel lijkt te beschikken? Is het uw burger-perspectief misschien dat dit wij-gevoel slechts van participanten moet komen.

Sommige dingen 'moeten', worden opgelegd. Klimaatakkoord, RES, provinciale afspraken etc. In dit dilemma is de gemeente nog enigszins gelegitimeerd, in ieder geval de ambtenarij. Maar als raad weet u ook dat de decentralisatie verder en verder wordt doorgevoerd en het uiteindelijk aankomt op burgers. Waarom betreft u hen dan niet? In dit geval bij het 'conceptbeleid' ruimtelijke ordening; nu geheten 'ruimtelijk beleid en duurzame energievoorzieningen'.

Eerder werden burgers getraakteerd op 'zoiets' als een vlekkenplan voor zonneweides. 'Zoiets' want richting burgers is hierover minder dan niets gecommuniceerd. Tot Sirjansland opeens voor het blok werd gezet. Inmiddels weet u hoe participanten met 'moetjes' omgaan. Precies zo komt nu het 150 kV-station uit de lucht vallen. Betekent dit 150 kV-station dat we pas voorbij de Delingsdijk aan Zonneweides mogen denken? U kunt gerust het eerdere vlekkenplan voor zonneweides wijzigen. Er is immers nooit iets over gecommuniceerd.

Wat zou de tegenwoordige Rekenkamer hiervan vinden? Van het 'samenspel' tussen raad en burgers? Ik ga het ze vandaag zelfs vragen. Dezelfde vraag die ik aan u stel over uw burger-perspectief. Want of het nou gaat om ruimtelijk beleid, duurzame energievoorzieningen, CO2-balans, Biodiversiteit, Klimaattoets of lokale Klimaat Adaptatie Strategie, pilot 'aquathermie' Malta, Energie-Agenda of TU-voorstel mbt energie-efficiëntie ¹, telkens worden participanten eerst monddood gehouden en/of gemaakt; en daarna wordt van participanten weer de wereld gevraagd.

De rechtstreekse aanleiding voor mijn vraag aan zowel u als aan de Rekenkamer is de afhandeling van mijn "bijdrage" bij agendapunt 14 van de Commissievergadering van 8 februari jl. Heel in het kort ging het zo: eerst kreeg ik 2 veren tegelijk in m'n reet dat ik 'goed bezig' was mbt de energietransitie en Biodiversiteit. Daarna werd geframed dat ik de pilot aquathermie op het hele eiland wilde betrekken. Mijn versie en overigens precies als hierboven, is dat 'Malta' nu alleen over geld (financiële haalbaarheid) gaat, terwijl ik vind dat als we niet primair op CO2 (-reductie) toetsen, we feitelijk participanten-bedrog plegen. Het derde wat tijdens de openbare vergadering werd gezegd was dat "we" nog steeds in gesprek zijn. Het laatste wat ik (van dezelfde spreker) had meegekregen was echter dit: "we spreken af dat je me mag bellen". Als participant moet je je altijd zo klein mogelijk houden, dus alleen in gedachten zei ik terug: "we spreken af dat je mij mag bellen". No way dus dat in "gesprek" zijn. U zegt dat u participanten nodig heeft. Ik schrijf dus nog een keer. Dit keer uitdrukkelijk aan de raad.

Ik onderscheid me van niemand op het eiland. En wil dat graag zo houden. Ik heb wel beide ogen open. Verder doe ik het op mijn boerenverstand. Daarmee bedenk ik dat als we allemaal mede-eigenaar worden van het probleem, we ook allemaal mede-eigenaar van de oplossing kunnen worden.

¹ via de regeling Extern Advies Warmtetransitie (EAW) kan hiervoor een financiële tegemoetkoming worden aangevraagd van € 20.660 voor het inkopen van externe expertise.

Mede-eigenaar worden van het probleem begint dus met zinnige informatie. Dit noem ik maar **Regel 1**. Zodra je over zinnige informatie beschikt (onzin-informatie leidt tot onzin-participatie) wordt participatie daarom ook anders. Uw burger-perspectief up-daten begint dus met **Regel 1** - informatie. Het tweede, **Regel 2** noem ik dat maar, is ook uw participatie-model aanpassen. Om een voorbeeld te geven: schimmige informatie over het vlekkenplan Zonneweides combineren met nog schimmiger informatie over 'iets van' een 150 kV-station, leidt niet tot participatie. Door participanten telkens een klein worstje voor houden, maakt u participanten echter wel wakker. Met als enig gevolg nog meer vergaderingen en/of nog meer inspraak.

Al is het niet makkelijk voor u, ik zou dit pad verlaten! Ik zou het zelfs heel anders doen. Waarom zal ik uitleggen.

Vroeger deden we het met de energie die dagelijks binnenkwam van zon, maan en aarde. Hieruit is het oude Nederlandse landschap ontstaan met zelfs een enorm rijke Biodiversiteit.

Met de vondst van fossiel brandstoffen werd alles anders. Opeens was er plenty 'energie' waarmee we meer en meer delfstoffen zijn gaan winnen. Toenemende welvaart genereerde bevolkingsaanwas. In deze spiraal zitten we nu nog. De huidige economie draait nu om het herhaald in de markt zetten van producten met een korte levensduur. Deze wegwerp-economie vormt de kern van de huidige schaarste aan grondstoffen. Bovendien ging/gaat al dit grondstoffen-geweld gepaard met een enorm energieverbruik: CO₂.

Parijs halen, het doen zonder fossiele brandstoffen, betekent het als vanouds (weer) doen met de energie die dagelijks binnenkomt van zon, aarde en maan. Het fysische probleem van CO₂ is tot daar aan toe. Het grootste probleem is dat 'niet alles meer kan'. We labelen het als sociaal probleem, maar het is een psychologisch probleem (tussen de oren). Dat 'niet alles meer kan' (minder comfort) leidt tot verzet. Mijn verklaring is dit. Het begrip 'biofilie', liefde voor natuur, is ten diepste terug voeren naar behoud van 'eigen habitat'. Zodra de menselijke soort denkt dat ie zijn 'plekkie' kwijt raakt, gaat ie in verzet. En niet zo'n beetje ook.

Om dat te voorkomen hebben we gezamenlijk afgesproken dat we in 2030 50% CO₂-reductie willen behalen, en in 2030 ook 50% minder grondstoffen willen gebruiken. Dat geldt ook voor ons eiland.

Voor 2030 hebben we 2 keer verkiezingen. Als we voor de 1e van Maart 2022 niet durven verzinnen dat we bijvoorbeeld de pilot aquathermie 'Malta' (een investering voor 30 jaar) beter wel op zowel 50% CO₂-reductie als op 50% materiaal-reductie zouden kunnen monitoren, dan ga om te beginnen ik, hier dwars voorliggen. Niet-constructief? Het volgende is altijd constructief.

Regeren is echter vooruitzien. En voor die blik vooruit hebben wij (iig participanten) afdoende informatie nodig. Dit noem ik dus **Regel 1**.

0² Geef participanten de mogelijkheid om de workshop 'zin en onzin van CO₂' door Ronald Rovers naar het eiland te halen. Hier hoort ook een eerste CO₂-nulmeting bij evenals een film om eea te communiceren.

1 Geef participanten the lead om het voorstel van dhr. Leo Gommans (TYU-Delft) mbt energie-efficiëntie ten uitvoer te brengen. Hiermee besparen we geld, energie en CO₂-uitstoot, omdat we dan een overall-inzicht krijgen van 'vraag en aanbod' van energie op het eiland, waar de Dorpsvisies mee uit de voeten kunnen. En krijgen we bovendien een afdoende beeld van de CO₂- nut en

² In de bijlage 'Plan van Aanpak Eco-raster' staat eea zeer kort toegelicht.

Nb. omdat ik met de huidige motie Eco-raster slecht uit de voeten kan, ga ik uit van de oorspronkelijke versie.

noodzaak van bijvoorbeeld de pilot aquathermie, het warmteoverschot van bijvoorbeeld de Zuidhoek en andere clusters. En kunnen participanten vanuit een overall-inzicht zelf meedenken over bijvoorbeeld het 150 kV-station/zonneweide-vlekkenplan. Bovendien hebben we dan een heldere basis voor onze lokale Klimaat Adaptatiestrategie en onze eigen Klimaattoets. Bovendien en dat is niet onbelangrijk, kunnen we onze RES / warmtevisie er rechtstreeks aan vastknopen en (!) integreren. Als last but not least, de Rekenkamer zich erover zou buigen, en zij gebruik maakt van de eigen Handreiking Energietransitie (<http://www.nvrr.nl/>), zal zij op alle bovengenoemde zaken toetsen.

- geef participanten the lead (dat is anders dan wettelijke taken overnemen) bij het opstellen van een eerste CO2-balans cf. het TU-voorstel en cf. uw eigen CO2-amendement.

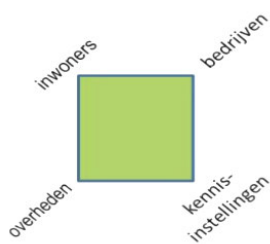
3 Geef participanten the lead bij de uitvoering van het amendement Biodiversiteit. Ik heb mijn bijdrage geleverd: doe er wat mee! Kijk daarna ook nog eens naar de implicaties mbt de Klimaat Adaptatie Strategie.

4 Geef participanten the lead bij het ontwikkelen van een Strategie voor Vervolgprojecten. Idem dito cf. het TU-voorstel. Zo'n Systematiek voor Vervolgprojecten is er slechts voor dat pilots/projecten of wat we maar verzinnen, zinnig op elkaar aansluiten, dat er een doorgaande lijn in komt te zitten. Zodat we voor Malta niet eerst het financiële wiel proberen uitvinden. En daarna vervolgens alsnog het CO2wiel moeten uitvinden. Eerst meteen hoop bombarie Malta doen en een jaartje later nog eens naar CO2 kijken, is een route die werkelijk niemand wat oplevert!

Nu Regel 2

Regel 2 gaat uiteraard over participatie. U kunt niet zonder participanten zegt u. Zonder zinnige informatie blijft “meedenken met de gemeente” onzin-participatie. Uw participanten hebben dus allereerst behoefte aan afdoende informatie.

Op het participatie-model zelf is ook het nodige aan te merken. Achter de gemeente aanhobbelen en denken dat de overheid het “weet”? Nee. Dat is allang niet meer zo. Allereerst hebben overheden participanten nodig. Als overheden participanten daarna telkens op hun plaats zetten, werkt niks! De enige legitimatie om participanten zodanig te betrekken als overheden nu willen, is door hen een gelijkwaardige rol te geven.



Participanten behoren een gelijkwaardige stem te krijgen. Dat kan via de Groene Vierhoek. Ik doe het plaatje er maar bij.

De Groene Vierhoek is niet anders dan de Gouden Driehoek van voorheen, met overheden, kennisinstellingen en bedrijven, maar nu aangevuld met participanten.

Voor Maart 2022 de nodige informatie ophoesten is goed mogelijk. Maar de boodschap van minder ‘comfort’, **Regel 1** zeg maar, is iets waar politieke partijen zich liever niet mee affichereren.

Daarentegen kan de politiek wel en veel beter scoren met **Regel 2**. Participatie! In een jaar tijd iets beters verzinnen mbt participatie moet lukken! Het riekt naar een handigheidje. Maar is denk ik erg effectief. Want de partij die haar nek uitsteekt ten behoeve van zinvolle participatie, heeft in ieder geval het tij mee.

Kortom wat is uw burger-perspectief!

Ik doe er maar een paar bijlagen bij. Het is best een ommekeer.

Bijlagen

- 210215 ruimtelijk beleid en duurzame energievoorziening
- 1 Regel 1 en Regel 2 nader toegelicht
- 2 Plan van Aanpak Eco-raster
- 3 tekst bij Plan van Aanpak Eco-raster
- 4 oorspronkelijke bedoeling Eco-raster
- 5 TU-voorstel energie-efficiëntie en meer

Inleiding

De afgelopen maanden is nagedacht over de toekomst van het eiland. Het ecologisch perspectief van duurzaam beheer van het eiland is hierin de basis geweest. Vanuit dit oogpunt zijn ook andere maatschappelijke aspecten gezien: economie, sociaal domein, wonen, werken.

In dit document schetsen we onze visie op de omgeving van ons eiland Schouwen-Duiveland. Wellicht de basis voor onze op te stellen omgevingsvisie voor het eiland in het kader van de Omgevingswet die naar verwachting per 1 jan 2022 in werking treedt.

Context

De omgeving zoals we die om ons heen zien, het landschap met zijn dorpen, stadjes, weilanden, industrie en recreatiegebieden is tot stand gekomen door in te spelen op de lokale factoren die aanwezig waren: strand, duinen, water toegang voor visserij.

Op dit moment zien we de problemen die te maken hebben met onze basis chemische huishouding. Het betreft dan met name de problematiek op het gebied van koolstof (CO₂) en stikstof.

Uitgangspunten

In deze visie gaan we uit van het versterken van de factoren natuur (ecologie), economie (werken) en sociaal domein (wonen). De gedachte is dat door het versterken van natuurlijke aspecten dit ook een positieve invloed kan hebben op de economie (bijv. toerisme) en het wonen kan veraangenamen en de leefbaarheid kan versterken. Het kan ook een trekker zijn voor nieuwe bewoners en voor onze gasten (toeristen).

Tweede uitgangspunt is dat de basis chemie (koolstof en stikstof) in balans moeten zijn, oftewel we moeten niet meer koolstof en stikstof uitstoten (in de lucht brengen) dan we invangen in water en bodem (in de vorm van bomen, planten, wieren, dieren, etc.).

Derde uitgangspunt is het versterken van de biodiversiteit. De inrichting van het eiland moet leiden tot een toename van de soortenrijkdom en het aantal in een soortengroep moet toenemen.

Principes

We omarmen de volgende principes:

- We leggen een eco-raster over het eiland. Een ecologisch raster is een netwerk van groen, die de natuurgebieden over het eiland verbindt. Hiermee wordt het mogelijk voor flora en fauna te fourageren over het hele eiland. Dit zorgt voor versterking van het groen en maakt het meer robuust. Aangezien de verbindingen veelal ook over dijken, langs waterwegen e.d. gaan, zal dit een verhoogd genot van het eiland geven voor de toeristen. Denk hierbij aan de uitbreiding van wandelpaden, fietsroutes, paardenroutes en vrijloop gebieden voor honden.
- In het buitengebied komen boerderijen en andere gebouwen vrij. Hiervoor zien we een toekomst als ecologische hubs: plaatsen in het netwerk die groen worden ingevuld en waar de gebouwen beschikbaar zijn voor nieuwe functies, waaronder herbestemming als woning. De boerderijen en opstallen zijn vaak ruim en er is mogelijkheid om er eventueel meerdere huishoudens in te vestigen. Op deze manier houden we het buitengebied levendig en in stand en versterken we het groen. Het initiatief van Boerenerf 2.0 sluit hier op aan.
- De ecohubs zijn plaatsen voor ontwikkeling van vormen van alternatieve landbouw, zoals voedselbossen, stroteelt, kringlooplandbouw. Daarnaast zijn het pleisterplaatsen voor toeristen om aan te sterken met een kop koffie, een taartje of een kleine maaltijd. De

ecohubs zijn zoveel mogelijk off grid (eigen energievoorziening, helofytenfilter ipv riool, geen gasaansluiting, drinkwater zo mogelijk uit eigen bron). Het biedt de mogelijkheid voor het plaatsen van tiny houses. De ecohubs hebben een netto positieve bijdrage aan de koolstof en stikstof balans en versterken de biodiversiteit (meer soorten, meer exemplaren van een soort).

- We bepalen de koolstof en stikstof balans voor ons eiland, zodat we kunnen monitoren hoeveel stikstof en koolstof we in de lucht brengen en hoeveel er terecht komt in bodem en water. Op deze wijze is dit een instrument om te voorkomen, dat de ecologie en economie worden ontwricht.
-

Welke vraagstukken pakken we hiermee aan:

- Versterking van de ecologie
- Versterking van de economie
- Versterking van het wonen en leefbaarheid.
- Innovatie en ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid

Ontwikkelingsvraagstukken / vragen voor innovatie:

1. Ecologisch raster
 - Hoe moet het ecologisch raster eruit komen zien?
 - Welke knelpunten zitten er nog in, waar nog geen doorlopende lijn is?
 - Welke ecologische hoofdstructuren (kenmerken van ecologisch gebied) kennen we en worden aan elkaar verbonden?
 - Welke risico's zijn er van het aan elkaar verbinden natuurgebieden?
2. Groen voor rood en rood voor rood
 - Welke boederijen/buitenhuizen komen vrij de komende tijd en zouden ze kunnen worden ingezet in het ecoraster als knooppunt.
 - In hoeverre zijn deze verblijven geschikt om er ecohubs van te maken met mogelijkheid van wonen.
3. Ecohubs
 - Welk beleidskader hanteert de gemeente voor het realiseren van een locatie met tiny houses?
 - Welke vergunningen zijn nodig voor het realiseren van een ecohub? Welke documenten moeten hiervoor worden aangeleverd.
4. Recreatie
 - Welke kansen zijn er voor de recreatie om aan te sluiten bij het ecoraster en de ecohubs (bed & breakfast, logies, fietsroutes, wandelroutes, paardenroutes)
5. Landbouw
 - Welke kansen zijn er voor ontwikkeling van de landbouw om economisch rendabel te zijn met een positieve stikstof en koolstof balans en versterking van de biodiversiteit? Hierbij kan gedacht worden aan voedselbossen, strokenteelt, kringlooplandbouw, ...
6. Koolstofbalans
 - Wat is de huidige koolstofemissie en -invangcapaciteit van Schouwen-Duiveland?
 - Welke mogelijkheden zijn er om de koolstof emissies te beperken en de koolstofinvangcapaciteit te vergroten?
 - Hoe monitoren we de koolstofbalans?
7. Stikstofbalans
 - Wat is de huidige stikstofemissie en -invangcapaciteit van Schouwen-Duiveland?

- Welke mogelijkheden zijn er om de stikstof emissies te beperken en de stikstofinvangcapaciteit te vergroten?
- Hoe monitoren we de stikstofbalans?
- 8. Biodiversiteit
 - Welke ecologische hoofdgroepen zijn er?
 - Welke ecologische hoofdgroepen willen we versterken?
 - Om welke flora, fauna gaat het dan, inclusief bodem- en waterleven.
 - Welke ecologische gebieden willen we met elkaar verbinden?
- 9. Omgevingsvisie Schouwen-Duiveland
 - Hoe kan dit plan bijdragen aan de tot stand koming van de omgevingsvisie Schouwen-Duiveland?
 - Toelichting: De omgevingsvisie SD is een visie op de omgeving. Deze moet als doel hebben het realiseren van een duurzaam eiland. Hierin kan een gelaagdheid worden onderscheiden met basis chemische factoren koolstof en stikstof als sturende factoren, natuurlijke kenmerken in de ondergrond en waterlopen als sturende factoren, ecologische hoofdgroepen en bijpassende landschappelijke kenmerken maken uiteindelijk de omgevingsvisie.

Regel 1 en regel 2, nadere toelichting (14 feb 2021)

Economische groei en brede welvaart zijn bekende grootheden. De volgende is dat het aantal mensen van 2,5 miljard (1950) gestegen is naar 7,5 miljard en ... de helft hiervan er nog bijkomt. Ook begint het besef door te dringen dat door het verlies van Biodiversiteit de aarde [geen](#) 'safe operation place' 'meer is voor mensen. Ondanks al deze grootheden is in de aloude controverse tussen mens en natuur, de winnaar op voorhand al bekend: het systeem. Maar wat is nou systeemdenken?

Het rapport van de Club van Rome ('Grenzen aan de Groei', 1972) over 'uitputtingsproblematiek' was de eerste kennismaking met 'systeemdenken'. Inmiddels 50 jaar verder is de vraag nog steeds: hoeveel 'bronnen' hebben we tot onze beschikking / met hoeveel mensen moeten we die delen?

Systeemdenken is dus vrij simpel. Het is de aarde als een bolletje zien, en omdat we er niet af kunnen, de wetmatigheden van systeem aarde eveneens betrekken op mensen. De moeilijkheid is echter dat hoewel we de bel al langer horen luiden, we absoluut niet meer weten waar de klepel hangt. Om het 'Tij te keren' gelden er slechts twee regels.

Regel 1 is informatie. Informatie over de klepel. De klepel draait dit keer om duidelijke, heldere (systeem-) informatie. Want zolang we niet weten waar de klepel hangt - **Regel 1**, wordt het ook niks met CO2, Biodiversiteit.

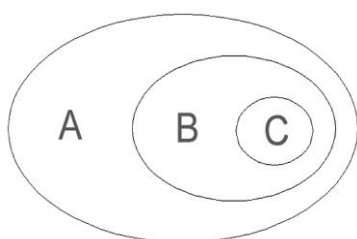
Regel 2 is participatie. Participeren zonder informatie (**Regel 1**) is in hetzelfde kringetje blijven ronddraaien en dus: nutteloos. Het participatie-model aanpassen aan **Regel 1** vraagt echter een ander/beter participatie-model. Het omgekeerde is ook waar. Als we **Regel 2** fatsoenlijk oppakken zullen we **Regel 1** steeds beter willen benutten en uitbreiden.

Even zo plat ben als een dubbeltje: hoe kunnen we voor de gemeenteraadsverkiezingen Maart 2021, iets brengen waardoor participanten 'stemmers' worden. Op 'inhoud' (**Regel 1**) is vooralsnog een brug te ver; die inhoud is er of nog niet of anders, moet eerst bekijken. Wat daarentegen wel kan is stemvolk 'scoren' op basis van **Regel 2** (participatie). Heel concreet: door **Regel 2** in jaar 'drie' fatsoenlijk in de touwen te hijsen. 'Anticiperen op participeren' geldt natuurlijk voor alle politieke partijen.

Als de beleidsvoorwaarden voortkomen uit **Regel 1** en de praktische mogelijkheden worden bepaald door **Regel 2**, kunnen participanten middels **Regel 1** wel mede-probleemeigenaar worden, en middels **Regel 2** ook mede-eigenaar van de oplossing worden. Alleen zo kunnen nieuwe netwerken gevormd worden die praktisch bijdragen aan een volhoudbaar toekomst-scenario voor Schouwe-Duiveland.

Systeemdenken lijkt op het kraken van een soort menselijke code. Zolang mensen denken dat ze boven de natuur verheven zijn, is het vinden van de code nagenoeg onmogelijk. Het simpele verhaal is dit: de mens is geen exclusieve eenheid. Beter gezegd alles is een geheel.

En dat geheel ziet er in het kort zo uit:



ABC-model

Allesomvattend model waaraan spelregels ontleend kunnen worden om met de natuur mee te werken.

A: abiotische processen (klimaat, energie, water, bodem)

B: biotische processen (groei en differentiatie van planten- en dierenleven)

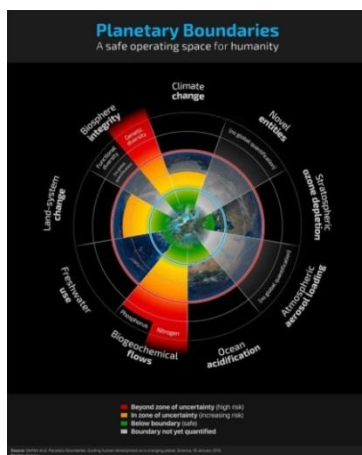
C: cultureel, sociaal en economisch en technisch handelen en denkprocessen van mensen.

De abiotische werkingen (**A**) vormen het veld waarbinnen de biotische werkingen (**B**) mogelijk zijn. Daarbinnen kunnen de culturele of conceptuele werkingen (**C**) tot uiting komen.

(naar Ecologie van de stad, Koning en Tjallingii, 1991).

Mensen gaan echter niet verder dan de **C** als systeemgrens. Zelfs veel 'groene lui' denken vanuit **C** en zoeken naarstig nieuwe business-/verdienmodellen om **B** verder te kunnen helpen. **B** is zo iets als de groene schil op aarde, de [biosfeer](#). Hierin zijn mensen organismen - letterlijk omdat zij zich als alle andere organismen kunnen voortplanten. **A** is echter de meest bepalende invloed. Louter omdat we deel zijn van een geheel, zijn we hier volkomen van afhankelijk.

In omgekeerde denkrichting, dus vanuit **C** gezien, draait **A** nu om kil-fysische zaken als opwarming door CO₂, om land-degradatie (onvruchtbare bodems) en om chemische overkill door Stikstof en Fosfor. Ondanks onze 'verworvenheden' veroorzaken we niet alleen verlies van Biodiversiteit, **B** dus, maar verstoren we ook het evenwicht in **A**. Het plaatje '[planetaire grenzen](#)' geeft hiervan een overzicht.



Hierbij past een opmerking. De volgorde is namelijk **andersom** dan we in **C** telkens bedenken.

- Verlies van Biodiversiteit is namelijk het grootste probleem.
- CO₂ (opwarming) ... is slechts het kleinste probleem.

Mensen 'denken' dat ze binnen het **ABC**-model een (omgekeerde) **CBA**-route kunnen volgen. Einstein zei al dat je een probleem niet binnen de contour van datzelfde probleem kunt oplossen. Het echte probleem zit niet in welvaart (zelfbedacht comfort). Het probleem zit ook niet in "de" natuur. Het probleem zit er ook niet in dat mensen deel zijn van een geheel; het enige probleem is dat we dat niet meer beseffen. Ons probleem zit zeggend tussen de oren (wereldbeeld, attitude, gedrag).

Systeemdenken is ons wensbeeld voegen naar de werkelijkheid moeder aarde. Waarom we dat niet doen? Het is enigszins uit te leggen. Mensen leven als het ware in twee werelden tegelijkertijd.



In de fysieke werkelijkheid van poepen, piesen, voortplanten. De andere werkelijkheid is slechts een gewenste, psychologische of conceptuele werkelijkheid. In deze wirwar hebben we het **ABC**-model, in een soort magisch move, omgetoverd tot een **CBA**-model. Vanuit dit wensbeeld komen we nu tot individueel en sociaal-cultureel handelen. Om onze eigen code te kraken zijn er slechts **2 Regels**.

Regel 1 draait om INFORMATIE. Om te kunnen weten waar de klepel hangt. **Regel 1** is dus kijk naar de fysieke werkelijkheid, en vooral: voeg je naar de ecologische werkelijkheid. En plat op de grond: Dit is waar de kwaliteit van de fysieke leefomgeving om draait. En daarmee van de kwaliteit van al ons (verdere) sociaal-cultureel handelen.

Het fysieke probleem is ontstaan door onze onhandige wisselwerking met **Regel 1**. En omdat die onhandige wisselwerking weer veroorzaakt wordt door ons wereldbeeld, draait **Regel 2** daarom om participatie.



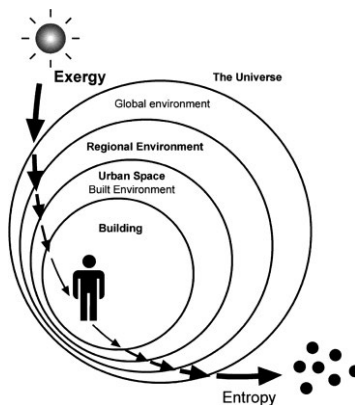
Een overall-plaatje van onze de fysieke werkelijkheid.

Het focus ligt hier op de groene schil, op de biosfeer met leven en dood.

Daarin zijn 3 **hoofdstromen** werkzaam:

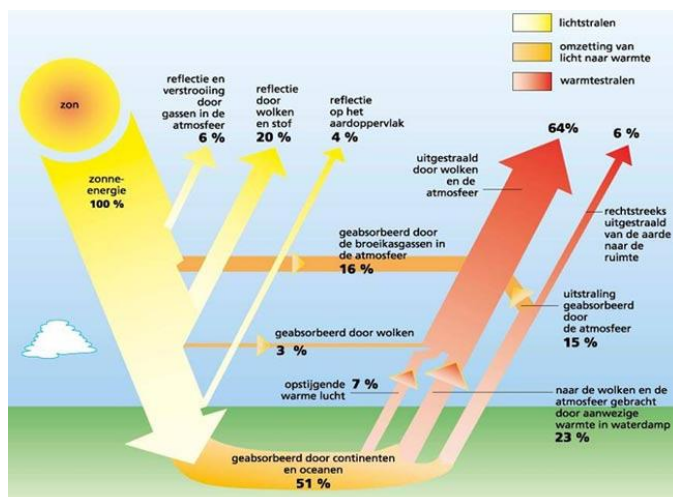
- energie
- materiaal en
- informatie

Energie is de motor van systeem aarde. Die energie komt van de zon. Iedere dag weer en voor aardlingen een constante. Wat er gebeurt met die energie is dat de energie van de zon slechts door het systeem heen loopt. Het vreemde daarbij is dat er net zoveel energie (in Joules) ingaat als uitgaat.



naar: M. vd Pol, Min EZ, 2012

Wat er nou eigenlijk gebeurt is niet dat de hoeveelheid energie verandert, het aantal Joules blijft namelijk hetzelfde, maar dat de **energiedichtheid** verandert. Hoge energiedichtheid noem je 'exergie', lage energiedichtheid noem je 'entropie'. Dat laatste woord kennen de meesten wel; het eerste woord meestal totaal niet.



In dit plaatje hoe de energiedichtheid verandert:

De energie van de zon (geel) heeft een hoge energie-dichtheid en is hoog-exergetisch. Dat wil zeggen dat je er veel arbeid mee kan verrichten.

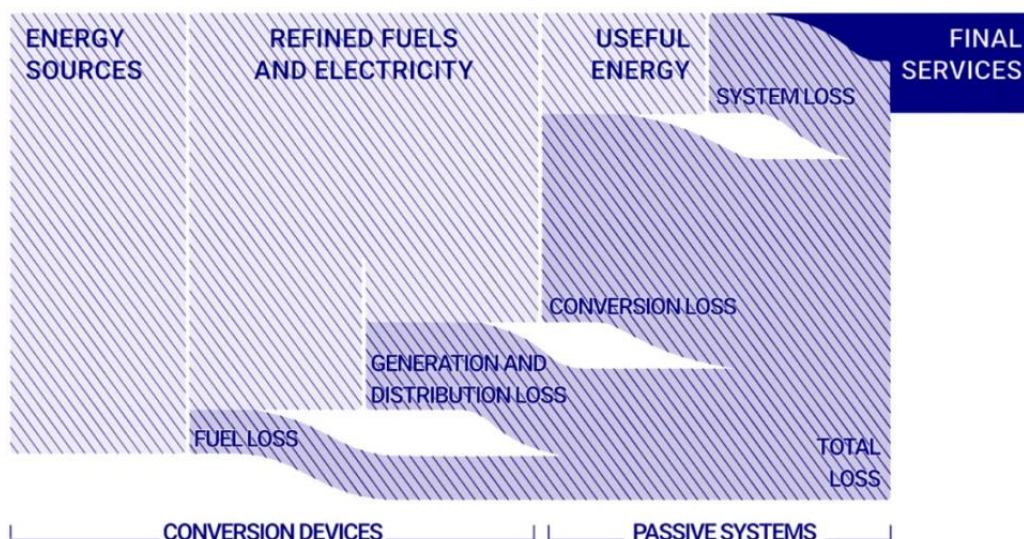
Het groene deel is de groene schil op aarde, zijnde land en water met organisch leven, lees: alle Biodiversiteit (inclusief tweepoters).

Als je de procenten optelt, zie je dat er inderdaad net zoveel in- als uitgaat. Hoe meer naar rood, hoe meer entropie. Exergie staat dus tegenover entropie. Je kunt het zien als hoge energiedichtheid versus lage energiedichtheid.

Zonlicht is hoog-exergetisch (korte golf) waardoor er veel arbeid mee verricht kan worden, bijv. fotosynthese bij planten. Na gedane arbeid gaat deze energie in dezelfde hoeveelheid (in Joules) via uitstraling terug naar het heelal. Alleen nu in de vorm van laag-exergetische warmte (lange golf). Slechts de kwaliteit van energie verandert, niet de hoeveelheid energie. Met die veranderende kwaliteit, verandert ook de benutbaarheid van energie. Het is maar een kleine stap verder om te denken in energie-efficiëntie.

Het voorgaande maakt al duidelijk dat niet de hoeveelheid (Joules) van energie afneemt, maar 'slechts' de kwaliteit/energiedichtheid van energie afneemt. Tussen de hoog-exergetische zoninstraling en de entropische vorm als warmte, zitten tussenstadia van energie die je gerust alsnog kunt benutten. Je zou dit de 'exergetische ruimte' kunnen noemen.

Juist daarin gaat de menselijke soort zeer slordig om met energie; niet in hoeveelheid maar in handig te gebruiken energie – beter gezegd de alsnog te benutten (exergie van) energie. We richten wel duurzame bronnen op en proberen energie te besparen. Maar energie-efficiënt ho maar! Het volgende plaatje laat zien hoe weinig energie-efficiënt we zijn.



Uit: *Energie & Ruimte*, Dirk Sijmons c.s., 2017

De cascade van verliesfactoren in de fossiele keten: lekverliezen, opwekkings- en distributieverliezen, conversieverliezen en systeemverliezen die maken dat slechts een klein deel van de gebruikte bronnen omgezet wordt in zinvolle arbeid. Elektriciteit die duurzaam is opgewekt heeft alleen de laatste verliesposten in de keten te verwerken: een beetje transportverlies en het onvermijdelijke 'systeem verlies'. Denk aan de warmte die een televisietoestel produceert, waar de rest van de elektriciteit is omgezet in beeld en geluid. Naar: Cullen & Allwood (2010).

Het licht-gearceerde is de input van primaire energie (olie etc, nog steeds plm 80%). Het donker gearceerde zijn verliezen in de opwekkingsketen. De uiteindelijke output in final services (eindgebruik) is amper een vijfde van de input.

Met energie-efficiëntie zouden we bij gelijkblijvende input, minstens 5 keer zoveel output kunnen genereren; van dezelfde hoeveelheid energie die er in gaat. Waar het over gaat is dat we veel energie van alsnog benutbare kwaliteit, verloren laten gaan. Exergieverlies in moeilijke termen. Wat overigens net zo van toepassing is op materialen.

Materie.

De tweede hoofdstroom op aarde is de materie stroom (materialen). In tegenstelling tot zonne-energie (die wordt dagelijks aangevuld), is moeder aarde met betrekking tot materialen een gesloten systeem. Dat wil zeggen dat er in principe geen materiaal bijkomt of afgaat.

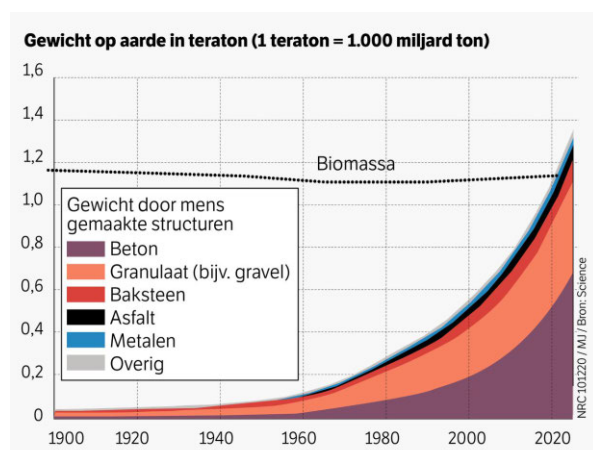
Materialen kennen ook een vorm van materiaaldichtheid (kwaliteit/buikbaarheid in de zin van exergie). Net als wat entropie is bij energie, heb je ook niet veel aan materiaal in de verdunde vorm. Een makkelijk voorbeeld is altijd Zilver. In vaste vorm (hoge exergie) veel gebruikt in foto-labs; na uitspoeling aanwezig als Zilver-ionen in bijvoorbeeld een km³ zeewater. In verdunde (entropische) vorm is al het Zilver er nog (op aarde) maar niet herbruikbaar. Upgraden (naar hogere exergiegraad brengen) kan wel maar slechts met een hoge energie-input. Dergelijke verdunning is de kern van grondstofuitputting. Voorbeeld.

Verzaag je een plank tot zaagsel, dan is de hoeveelheid cellulose/hout weliswaar hetzelfde maar de bruikbare vorm (exergie) van het hout (als plank) is dan verloren. En die krijg je ook niet zomaar terug! Om zaagsel te upgraden naar MDF-plaat of pellets,) kun je de exergie ervan (bruikbaarheid) alleen verhogen door (veel) energie toe te voegen.

Precies zo gaat het met Biomassa. Oerbossen kappen, het gewonne hout verspanen en de spaanders tot pellets persen, die transporteren en vervolgens opstoken, gaat (CO₂-uitstoot nog daargelaten) gepaard met een enorm verlies van exergie. Een oerbos beschouwen als een zekere hoeveelheid pellets, is daarom zo dom omdat de exergie van het oerbos verloren gaat. Zolang we het **ABC**-model omdraaien en vanuit het door mensen gepercipieerde **CBA**-model vertrekken, halen we wel (voor mensen) bruikbare pellets uit dat oerbos, maar gaan alle andere functies voor mensen ook verloren. Bij elkaar worden deze functies (ecosysteemdiensten) geleverd door wat we wat afstandelijk Biodiversiteit noemen. Juist deze ecosysteemdiensten maken het plekje onder de zon voor mensen mogelijk.

Circulair zou moeten betekenen dat we hetzelfde materiaal telkens opnieuw kunnen gebruiken. Maar zodra je dat materiaal 'verdund', is die verdunde vorm of niet te 'oogsten' of kost het heel veel energie om die verdunde vorm naar een voor ons weer bruikbare vorm te maken. Daarom draait 'volhoudbaar' in principe om materialen en niet om energie. Die energie komt er iedere dag (zon) weer bij. Maar die materialen niet!

Het **IPBES** (2019) schrijft dat in "In the past 50 years, the human population has doubled, the global economy has grown nearly fourfold and global trade has grown tenfold, together driving up the demand for energy and materials."



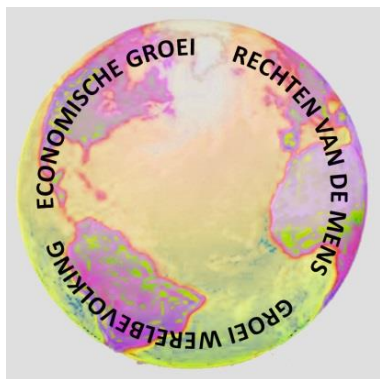
Dit plaatje (NRC, 20 12 2020) laat zien hoe mensen zich 'organiseren'. Inmiddels is het gewicht van door mensen structuren groter dan het gewicht van alle biomassa bij elkaar. In 40 jaar ruim 1100% extra materiaalverbruik!

Bij de winning van grondstoffen, is het laaghangend fruit al langer op en neemt het percentage metaal in diverse ertsen zienderogen af.

Het grote probleem zit in de exergie/benutbaarheid van materialen. Als ze er niet meer zijn of alleen nog in verdunde vorm, kun je er weinig tot niks mee. Of hooguit ten koste van een enorme input aan energie. En om die energie te genereren hebben we weer materialen nodig. Zo kun je blijven doorgaan.

Informatie

Waar we om te beginnen op Schouwen-Duiveland, behoefte aan hebben is informatie over waar de klepel hangt (**Regel1**). En informatie in de zin van organisatie over hoe we participatie organiseren (**Regel 2**). Echter mensen leven in twee werelden tegelijk.



Het **ABC-model** hierboven betreft de fysieke werkelijkheid. Omdat we er niet aan willen, hebben we het **ABC-model** omgedraaid en er dit van gemaakt: Hetzelfde bolletje (moeder aarde) maar nu vanuit het **CBA-model**.

Over bevolkingsgroei hoef je niks te zeggen. Rechten van de Mens zijn onaantastbaar. En omdat de wereld redden anders onbetaalbaar wordt staat economische groei voorop.

Onze hardware is misschien uitstekend maar de manier waarop we onze eigen software schrijven, bepaalt onze conceptuele

werkelijkheid. Kortom, hiermee 'organiseren' we onze wensbeelden c.q. schrijven we onze eigen habitat-eisen weg.

Even helemaal terug naar SD.

SD heeft enkele opvallende eigenschappen. Volop toevoer van energie (zon), in wezen super-bodems, we zijn een gemeente, als eiland een bioregio (natuurlijke systeemgrens) en met 34 duizend inwoners en gemiddeld 14 duizend toeristen erbij, een handig aantal om een redelijke vorm van economie te kunnen handhaven.

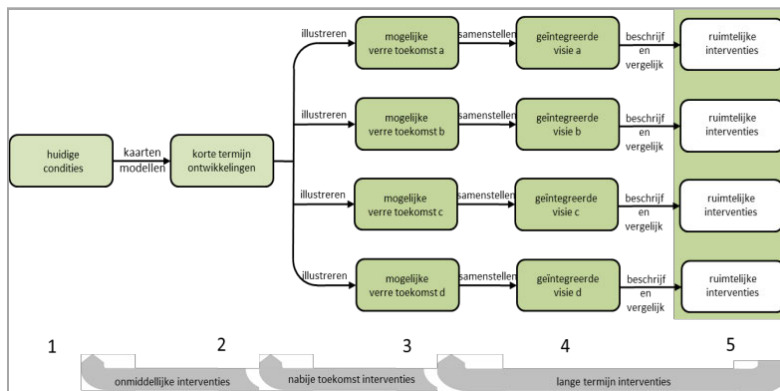
Wat ook opvalt is het 'ons bin zuunig'. In alle vrijblijvendheid vergelijk ik dat met een zekere vorm van Ecologisch Quotient. Leven van de bronnen die het eiland biedt en daar 'zuunig' mee omgaan (als was het een stuk hout wat je niet weggooit maar bewaart), is namelijk net zoiets de nuttige vorm van energie en materialen bewaren (dus de exergie ervan). Daarom heb ik er in 'ons bin zinnig' van gemaakt. Mijn ding. Maar onze behoudende 'logica' volgt ten minste wel de natuurlijke logica van behoud van 'kwaliteit' (exergie). Dus: als er nou ergens een plek in Nederland is waar we gezond (normaal) omgaan met de bronnen van bestaan, is het SD!

Daarom denk ik dat op SD het noodzakelijke consuminderen, meer in vruchtbare aarde valt, dan elders. Anders gezegd dat als we mede-probleem-eigenaar worden, we op SD veel sneller tot mede-eigenaren van de oplossing worden.

Door onze inherente zinnigheid zal ook onze basis-heemkunde bijspijkeren **Regel 1**, hier beter kunnen 'landen' dan elders. **Regel 2** (participatie) zal daarom ook in vruchtbare aarde 'landen'.

Om te snappen hoe **nieuwe netwerken** vorm kunnen krijgen, is het goed nogmaals te onderstrepen dat die nieuwe netwerken bepaalde kenmerken hebben. Beter gezegd, conform het ABC-model moet er een systeem-benadering in zitten. Tweede is dat die **nieuwe netwerken** per definitie een

integraal karakter hebben. Het laatste vraagt dat mens en natuur niet tegenover elkaar staan. Maar samen opgaan. En dan zo praktisch mogelijk. Een methode om tot nieuwe (geïntegreerde) netwerken te komen is dit 5 stappenplan (overigens ook maar een model).

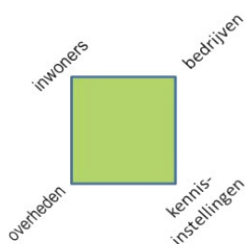


Stap 1 en 2 gaan over de opname van wat er is (fysieke werkelijkheid).
Stap 3 en 4 gaan over het uitwerken van vier verschillende toekomst-scenario's.

Dit voorbeeld stond vandaag in de krant (NRC, 14 feb 20210). Zelf bedenken we natuurlijk hoe het eiland er in 4 verschillende toekomst-scenario's uit zou kunnen zien.

In stap 5 worden de uitkomsten van de 4 toekomst-scenario's samengebracht in een plan.

Regel 1 is al geborgd (informatie mbt fysieke werkelijkheid). **Regel 2** wordt geborgd door te zorgen dat participanten in alle stadia en evenwaardig zijn/worden betrokken. **Regel 2** vraagt om een transdisciplinair proces (leek en expert samen) zoals in de Groene Vierhoek.



Voor bijvoorbeeld een Omgevingsvisie. Of voor de uitwerking van een energielandschap (waar het oorspronkelijk voor bedoeld is).

Of je er nou een circulariteits-landschap of biodiversiteits-landschap, een mobiliteits-landschap, Klimaat adaptatie landschap bij aan laat haken of niet: het 5-stappenplan is een methodiek om visie en participatie daadwerkelijk te verbinden

De crux van het 5-stappenplan als van de Groene Vierhoek is dat iedere participant zich uiteindelijk betrokken weet of voelt.

Verder denk ik iedereen gaat scoren als we participanten volwaardig betrekken. A la de Groene Vierhoek of anders. Zolang participatie maar tot doel heeft dat uiteindelijk zich betrokken weet of voelt.

Over de hoofden van participanten heen, participanten trakteren op de betrekkelijk merkwaardige keuzes die politici (namens en voor hen) denken te moeten maken ... ik zou het anders doen!

Regel 1 is lever afdoende informatie (zeg waar de klepel hangt)

Regel 2 is organiseer een nieuw participatie-model. A) Omdat de inhoud nieuw is. En B) buiten alle **regels** om, iedereen het er over eens is dat we het samen moeten doen.

Zodra we Regel 1 en Regel 2 lees: visie en participatie laten samengaan, en de stip op de horizon overeenkomt met het **ABC**-model, is het onontkoombaar dat we als resultaat daarvan, in nieuwe **netwerken** kunnen gaan denken.

Ik vertrek vanuit het ABC-model. Misschien kom ik daarom 'ingewikkeld' over. En is dat eigenlijk alles. Maar ervan uitgaand dat 'ons zinnig bin' klopt, onderscheid ik toch me van niemand. Op Schouwen-Duiveland.

Hier de tekst bij genummerde plaatjes uit de powerpoint Eco-raster Plan van Aanpak, ik loop ze af.

0 eerst het raamwerk (links). Hoe verder we komen, hoe beter (rechts).

1 Het allereerste is INFORMATIE! Zónder informatie (is er nog niet) gaan beleid en participatie vrijwel nergens over.

Twee extra's:

- voeg onderzoek energie-efficiëntie toe (zie verder 6, 7, 8, 9) en

- systematiek vervolgprojecten, zodat verdere (deel-)projecten elkaar praktisch versterken.

2 volg de volgorde waarom, hoe, wat. Als je bij het 'waarom' begint kun je back-casten. Als je met 'wat' begint en blijkt dat het 'waarom' niet bedient ben je onhandig bezig geweest.

3 Het verdienmodel zit in het netwerk. Sowieso komen eurorendementen steeds meer onder druk te staan van doelen mbt ecologisch toegevoegde waarden. Ecologisch toegevoegde waarden (iha ecosysteemdiensten) zijn echter altijd afhankelijk van NETWERKEN. Allereerst fysieke netwerken (CO2 heeft grote impact op Biodiversiteit). Een ander netwerk is dat van *beleid en veld* sámen! Zoals in de Groene Vierhoek. Hierin hebben alle hoeken andere input. Maar participanten zijn gelijkwaardig.

4 De nulmeting voor SD is een eye-opener. Maar heel weinig mensen snappen dat CO2 zowel om energie als om materialen gaat. En vaak nog minder wat de impact is op Biodiversiteit.

5 We hebben het dan wel over 'energie'. Maar we verbranden organische stof (brandstoffen). En bij an-organsiche stof (materialen, bijv. windmolen) verder verbruiken we idem brandstoffen om ze te maken. Bij CO2-neutraal horen zowel de maak-, gebruiks- als recycle-fase.

6 Dit geeft een beeld van hoe energie-efficiënt we zijn. is raar plaatje. Aan de linkerkant staan **NU** 3 tot 5 windmolens opgesteld om voor het eindgebruik de energie van slechts 1 windmolen praktisch beschikbaar te krijgen.

7 Ons energie-systeem van nu is niet energie-efficiënt. Wat er **NU** doen gebeurt hier: veel input van energie en veel verlies van energie. Wat ontbreekt in dit plaatje is hergebruik van energie oftewel energie-efficiëntie.

8 energie-efficiëntie is een geringe input van energie, de telkens herbruikbare energie zoveel mogelijk benutten. De clou is dat energie-efficiëntie 600% beter werkt dan wat we NU doen. Behalve CO2-effectief is het ook energie- en kosten-effectief.

9 kort het onderzoek naar energie-efficiëntie (TU-voorstel). Het lijkt een hoop gedoe. Andersom volgt de huidige pilot 'aquathermie' wijk Malta/ Zierikzee (warmte/koude onttrekken aan omliggend buitenwater) **NU** het gewone spoor van 6, en 7. Sowieso wordt restwarmte uit naastliggend industriegebied 'Zuidhoek' niet meegenomen, ook is er geen verdere systeemintegratie.

10 "echte" natuur is door stikstof (*hoger beleid*) dusdanig ontregelt dat het intussen enkel nog om doelsoorten gaat. Plattelandsnatuur en binnenstedelijk groen een boost geven kan wel door om te beginnen de mogelijkheden voor biodiversiteit in kaart brengen ('meetlat' in amendement). Habitatdoeltype is al het cultureel groen.

Pas als doordringt dat biodiversiteit om mensbehoud draait (en niet om natuurbehoud, daar hebben we genoeg van) kan Eco-raster in tweede fase toewerken naar natuurinclusieve landbouw, recreatie t/m samenleving. Het verschil is dat "natuur" alleen maar kost, terwijl natuurinclusief moet opleveren. Niet in eurorendementen maar in de zin van CO2- en Biodiversiteits-balans. Omdat CO2 en Biodiversiteit typisch netwerk-componenten zijn, zal ook het businessmodel zich moeten richten op een verdienmodel dat in het netwerk zit. Eco-raster is dan ook bedoeld om natuur en economie dichter bij elkaar te brengen.

11 Zomaar beginnen betekent vaak dat een volgend project er niet op voort kan bouwen. Voor dit het Plan van Aanpak is het daarom van belang een **systematiek voor vervolgprojecten** te ontwerpen. Die systematiek kan overigens meegroeien met de 'lerende samenleving' (in Groene Vierhoek). Zolang de stip op de horizon in beeld blijft kunnenaanpassingen worden gedaan.

12 Eco-raster is het verbinden (tot een geheel) van fysieke mogelijkheden en culturele behoeften. De kenmerken om aanpassingen te doen slagen staan eerstgenoemd; simpelweg om een praktisch haalbaar te maken. In het groene vakje staan van 2020 – 2040 energie, CO2 en Biodiversiteit genoemd. Schema komt uit 2011; energie valt onder CO2, waarin bovendien circulariteit in meegenomen kan worden.

Na stikstof- en corona lockdown is een CO2-lockdown ook zeer voorstelbaar. Wat dan overblijft zijn primaire behoeften aan schoon (drink-)water, voedsel, (bouw-)materialen en in laatste plaats energie. Klinkt als holbewonertje spelen (gaat niet op dit eiland) maar als beleidsperspectief is het onuitwisbaar. En daarom belangrijk. Zeker mbt tot een plan van Aanpak voor Eco-raster.

13 is een methode om mbv nieuwe informatie in stap 1 en stap 2 te bepalen 'wat we hebben'. Stap 3 en stap 4 zijn aparte scenario's waarin per scenario vanuit een andere optiek wordt gekeken naar oplossingen om de stip op de horizon te bereiken. Stap 5 gaat ten slotte om het combineren van de 'beste' aanpassingen/veranderingen waarmee een totaal plan wordt gemaakt. Om met nieuwe inzichten/lerende samenleving mee te groeien, kunnen de 5 stappen na verloop van tijd worden herhaald. Zo maak je én een Omgevingsvisie én Eco-raster telkens een stap verder.

14 de simpele versie want we willen NU wat DOEN. Dat Doen staat echter pas bij actie 5: O-visie (*beleid*) en Eco-raster (*veld*). Noch O-visie noch Eco-raster zullen fatsoenlijk geboren worden als we niet beginnen bij actie 0.

Eerste opzet voor onderzoek Schouwen Duiveland Energieneutraal

Het onderzoek zal zich richten op de vraag hoe Schouwen Duiveland in 2040 energie-neutraal en zonder aardgas gerealiseerd kan worden. Welke maatregelen, energie infrastructuur, energieopslag en duurzame bronnen er nodig is? De basis hiervoor wordt gevormd door het visiedocument en de energie-agenda 2018-2023 “Samen op weg naar een energieneutraal Schouwen Duiveland in 2040”: Hoe gaan we energie gebruiken, opwekken, opslaan en transporteren en wat zijn de gevolgen daarvan voor het landschap, de gebouwen en bewoners?

Wij stellen voor om te starten met een energiepotentie-studie die de energievraag en het aanbod aan duurzame energie en reststromen in kaart brengt:

- Hoeveel energie en welke exergetische kwaliteit (temperatuur van warmte of koude, elektriciteit of (bio)brandstof);
- De plaats waar deze energie aanwezig is of gevraagd wordt;
- De tijd wanneer deze energie aangeboden of gevraagd wordt
- Energiebesparingspotentieel

Bij deze energiepotentie-studie zal gebruik worden gemaakt van eerdere studies (o.a. denktank, CE-Delft, “Ons bin zinnig”, nationale databases en informatie van de gemeente en provincie Zeeland). Vervolgens laten we zien hoe verschillende energiesystemen voor aardgasloze wijken en gebouwen er uit kunnen zien (mate van besparing en gebouwinstallaties). Dan laten we zien wat een energieneutraal SD betekent voor een bepaalde keuze; veel of weinig windturbines of PV-panelen.

Op basis van de energie-potentiëstudie en energiebesparingsscenario's voor gebouwen/wijken, zal in nauwe samenwerking met (lokale) belanghebbenden onderzocht worden hoe vraag en aanbod van energie optimaal op elkaar afgestemd kan worden en welke gevolgen dit heeft voor de energie-infrastructuur en het landschap. Uiteindelijk moet dit resulteren in lokale oplossingen voor een aardgasloos en energieneutraal Schouwen Duiveland in 2040.

T.z.t. kunnen wij werken aan de energiepotentie-studie (ca. 250 uur) en nadien aan de afstemming van vraag en aanbod met de uitwerking van een aantal lokale oplossingen (250 uur). Het aantal uren kan minder of meer worden en bepaalt de diepgang van het onderzoek. Wij zullen de niet-commerciële uurtarieven hanteren, te weten 100 Euro per uur (exclusief BTW).

TU Delft, 28 november 2017.

Systematiek vervolgprojecten Schouwen Duiveland Energieneutraal

Ook andere duurzaamheids-aspecten zoals materiaal- en ruimtegebruik kunnen we meenemen. Dat kan dan allemaal niet meer binnen bovengenoemde uren en tijdspanne, dus misschien moeten wij het qua tijd uit elkaar trekken.

We willen dan toch starten met een inventarisatie van de plannen (status quo die er voor een deel al ligt) en de energiepotenties van SD. Dit kan als input gebruikt worden voor een workshop voor een grotere groep belanghebbenden om hiermee ook lokaal levende ideeën en wensen boven water te krijgen. Op basis van deze informatie kunnen wij werken aan varianten/strategieën/scenario's voor het einddoel van een aardgasloos en energieneutraal SD in 2040 op basis van exergetische principes (energie, ruimte en materiaalgebruik). Deze varianten/strategieën/scenario's worden weer op een volgende workshop gepresenteerd. Met de informatie die daar uit komt, kunnen we verder plannen ontwikkelen waarbij de ideeën voor en de potenties van SD gebruikt worden om een consistent

geheel te realiseren, zodat het geen losse onsamenhangende plannen worden. Deze plannen kunnen onderbouwd worden met exergie- en CO₂-balansen/berekeningen. Ruimtelijke verschijningsvorm, ruimte-, materiaalgebruik en biodiversiteit zullen belangrijke indicatoren zijn voor het plan.

Bij een restwarmteplan SD, is de redenatie dat we geen grote restwarmtebron op SD hebben, en een warmteplan daarom niet relevant is, te simpel. Men denkt dan vooral aan hoog-temperatuur-restwarmte omdat dit nu hot item is. Denkt men meer vooruit dan weten we dat er in de toekomst steeds minder beschikbaar is van deze hoog-exergetische warmte (meestal van fossiele oorsprong). Wij denken aan laag-exergetische energiekwaliteiten die er nu en in de toekomst ruimschoots beschikbaar zijn. Denk aan restwarmte uit koelprocessen (supermarkten datacenters of koelingen) of rioolwater(zuivering) of uit oppervlaktewater waaruit al dan niet m.b.v. warmtepompen en seizoensopslag (in de bodem) warmte of koude kan worden onttrokken. En zo zijn er nog wel meer bronnen te bedenken. Zo is de TU ook betrokken bij een woningbouwproject in Scheveningen waar laag-exergetische warmte en koude wordt onttrokken uit het zeewater. Lijkt ons dat er op SD voldoende zeewater aanwezig is, en daarom zeker relevant om de mogelijkheden te onderzoeken en een Low-exergie-plan te maken.

5 maart 2018, TU-Delft

An aerial photograph of a coastal region. A road with a yellow center line runs diagonally across the frame. To the right of the road is a small town with red-roofed buildings. To the left is a green field. In the background, a body of water is visible under a blue sky. The title 'Zeeuwse Omgevingsvisie 2021' is overlaid in white text.

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Deel A

Voorontwerp voor achterbanraadpleging

Versie 05/01/2021

Inhoudsopgave

Voorwoord	33
Inleiding en leeswijzer	34
Inleiding	34
Leeswijzer	44
Hoofdstuk 1. INZOOMEN	56
1.1 Internationale doelen en afspraken	57
1.2 Nationale doelen en afspraken	78
1.3 Prioriteiten en uitdagingen	840
1.4 Afwegingsfactoren	1044
1.5 Zeeuwse kernkwaliteiten	1142
Hoofdstuk 2. UITSTEKEND WONEN EN LEVEN IN ZEELAND	1446
2.1 Samenhang en uitdaging	1446
2.2 Huidige situatie, trends en ontwikkelingen	1546
2.3 Hoofdpijnen aanpak	1920
Hoofdstuk 3. BALANS IN DE GROTE WATEREN EN HET LANDELIJK GEBIED	2324
3.1. Samenhang en uitdaging	2324
3.2. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen	2425
3.3. Hoofdpijnen aanpak	2728
Hoofdstuk 4. EEN DUURZAME EN INNOVATIEVE ECONOMIE	3034
4.1. Samenhang en uitdaging	3034
4.2. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen	3132
4.3. Hoofdpijnen aanpak	3536
Hoofdstuk 5. KLIMAATBESTENDIG EN CO2-NEUTRAAL ZEELAND	3839
5.1. Samenhang en uitdaging	3839
5.2. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen	3940
5.3. Hoofdpijnen aanpak	4041
Hoofdstuk 6. UITVOERING, PROGRAMMA'S EN ACTUALISATIE	4243
6.1 Doelstellingen voor 2030	4243
6.2 Instrumenten van alle partijen	4243
6.3 Inzet van instrumenten door de Provincie Zeeland	4445
6.4 Doelen en instrumenten komen samen in programma's	4546
6.5 Actualisatie en monitoring	4647
6.6 Participatie	4748
6.7 Milieueffectrapportage en passende beoordeling	4849

Voorwoord

Er waait een nieuwe wind door bestuurlijk Zeeland. Een frisse bries, die het hoofd helder maakt en samenwerken op één zet. Met het coalitieakkoord 'Samen verschil maken', hebben we een nieuwe koers bepaald. Wind in de zeilen geeft Zeeland een steun in de rug vanuit het Rijk op het gebied van economie, onderwijs, bereikbaarheid en een toekomstbestendige industrie. Met de Zeeuwse Omgevingsvisie gaan we volle kracht vooruit, de toekomst tegemoet! Met 'Wind in de zeilen' is een stevig pakket aan maatregelen voorhanden die gaan helpen de ambities uit deze Omgevingsvisie te realiseren.

Zeeland aantrekkelijk houden gaat niet vanzelf. Ten eerste omdat de wensen van de inwoners, bezoekers en bedrijven veranderen. Die wensen zien er in 2050 heel anders uit dan nu. Ten tweede omdat er ontwikkelingen op ons afkomen die grote gevolgen zullen hebben voor onze leefomgeving. Dat we in een tijd van grote veranderingen leven was al voordat corona begin 2020 zijn intrede deed duidelijk. We zien grote veranderingen in ons klimaat, een afname van de biodiversiteit, andere wensen op het gebied van wonen en werken. Maar hoe gaat de toekomst er dan uit zien? Hoe ziet Zeeland er in 2050 uit en wat gaan we tot 2030 doen om dit te sturen? Kunnen we met deze visie onze kernkwaliteiten behouden of versterken?

Samen verschil maken maar wel voor iedereen vanuit zijn eigen mogelijkheden. Dat betekent voor de één meeschrijven, voor de ander meedenken of deelnemen aan één van de gebiedstafelbijeentkomsten. Het is bijzonder dat het ons samen is gelukt deze Zeeuwse Omgevingsvisie te schrijven. Het is nog een voorontwerp visie omdat wij uw mening willen weten over dit gezamenlijke eindproduct. Wat kunnen we nog doen om de visie te verbeteren, maar ook wat staat er goed in? **De komende weken vragen we uw mening.** Die mening gaan we gebruiken om de ambities te verbeteren, de visie aan te scherpen en het product verder te vormen tot een breed gedragen Zeeuwse Omgevingsvisie.

Deze Zeeuwse Omgevingsvisie is breed. Hij gaat van monumenten tot aan grote projecten, van havens tot leefbaarheid, van mobiliteit tot voorzieningen en van de aanpassing op het klimaat tot aan het beleid rond woningen. Zo kunt u vanaf 1 januari 2022 in één oogopslag al het Zeeuwse beleid in deze visie terugvinden.

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

De naam Zeeland zegt genoeg: Zeeland is zee + land. Zeeland is land in zee.

Wie op de kaart naar de Noordzeekust kijkt, ziet van Calais tot Denemarken één lange, vloeiende lijn. In het noorden ligt evenwijdig aan de kust een rij Waddeneilanden, maar verder is die kust strak. Behalve in het zuidwesten van Nederland. Daar ligt het land in zee. Een provincie, bestaand uit kusten, zeearmen en eilanden. Maar ook: een provincie bestaand uit dammen, dijken, bruggen en een tunnel van meer dan zes km lang. Een provincie zonder metropolen, waar alle kernen omgeven worden door het groen of blauw van land of water.

Land en water zijn in Zeeland onlosmakelijk met elkaar verbonden. Je kunt er niet aan voorbij gaan. Tien minuten rijden met auto en je treft open water. Op de horizon altijd ergens de contouren van het land aan de overkant. De zee stilt onze honger en voedt de verbeelding. Schepen uit alle windstreken leggen aan in de zeehavens. Langs onze meren liggen jachthavens en vakantieparken voor onze gasten. Wie van ons heeft nooit ergens op één van onze kilometerslange stranden zelf met schep en emmertje een dijk of eiland gebouwd?

Zeeland is dynamiek. Geen gebied dat zo aan verandering onderhevig is geweest in het verleden. Oorlogen, overstromingen, ze zijn nog te zien in het landschap. De dagelijkse verandering van de kust onder invloed van eb en vloed. Denk aan de oesters, die alleen in het zuiverste water kunnen groeien. Denk aan de enorme schepen, die de Westerschelde in geloodst worden. De zomers met duizenden zee- en zonliefhebbers, worden afgewisseld door de winters waarin de elementen vrij spel hebben op de verlaten stranden.

De ligging van Zeeland is uniek. Die ligging is allesbepalend: voor het landschap, voor onze infrastructuur en voor de economie. Die ligging biedt kansen voor innovatieve en duurzame

Met opmerkingen [AvP1]: zou hier ook een verwijzing met de fiets passen? Laten we proberen om de auto te laten staan 😊

ontwikkelingen, ruimte om te pionieren. De Omgevingsvisie biedt het kader van waaruit we juist de kwaliteiten van Zeeland koesteren, en tegelijkertijd de kansen en mogelijkheden benutten om Zeeland duurzaam door te ontwikkelen zodat we klaar en 'fit' zijn én dat blijven voor de toekomst.

Wij zijn Zeeland en de omgeving is van iedereen. Het spreekt vanzelf dat een handjevol ambtenaren niet voor heel Zeeland kan bepalen hoe het moet. Deskundigen van brancheorganisaties, belangengroepen en regionale overheden hebben meegedacht en meegeschreven aan deze Omgevingsvisie. Via een onderzoek van ZB, Planbureau en Bibliotheek van Zeeland, zijn de Zeeuwen inhoudelijk bij deze visie betrokken. Provinciale Staten stellen uiteindelijk de Zeeuwse Omgevingsvisie vast. Nog niet eerder kwam op deze manier een provinciale visie tot stand.

Leeswijzer

Routekaart Zeeuwse Omgevingsvisie

Voor u ligt de routekaart van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Deze routekaart heeft als doel u wegwijs te maken door de Zeeuwse Omgevingsvisie. Er zijn vele routes door dit document heen. De route is afhankelijk van de vraag die u heeft en hoeveel u wilt lezen. Hieronder worden drie routes beschreven.

Route 1. Van de wereld naar Zeeland

Route 2. Wat staat er in de Zeeuwse Omgevingsvisie over? Route

3. Wat wordt er geregeld?

Route 1. Van de wereld naar Zeeland (Deel A)

In hoofdstuk 1 wordt ingezoomd vanuit de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, via de Nationale Omgevingsvisie naar de Zeeuwse kernkwaliteiten. Dat betekent voor Zeeland dat er uitdagingen zijn. In de hoofdstukken 3 tot en met 6 worden deze (vier maatschappelijke) uitdagingen uitgewerkt. In hoofdstuk 7 kunt u vinden welke instrumenten door de provincie worden ingezet om deze uitdagingen te bereiken. In deel B kunt u vervolgens vinden wat dit betekent voor de verschillende thema's.

Route 2. Wat staat er in de Zeeuwse Omgevingsvisie over?

In deel B is per thema het beleid voor de komende 10 jaar en de inzet van de instrumenten zoals subsidies en de verordening weergegeven. Dit is dan ook de beste ingang om te beginnen. Er zijn 27 thema's uitgewerkt die samen met onze omgeving geselecteerd zijn. Bij deze thema's is het beleid voor de komende 10 jaar weergegeven. Mocht er een programma horen bij zo'n thema is dat aangegeven. In Deel A is bij de vier maatschappelijke uitdagingen aangegeven wat de ambitie voor 2050 is.

Route 3. Wat wordt er geregeld?

De Omgevingsvisie is naast het beleidsdocument voor de komende jaren ook de plaats waar de inzet van de instrumenten wordt geregeld. In Deel B staat per thema aangegeven welke instrumenten worden ingezet. Indien het in te zetten instrument de Omgevingsverordening is, kunt u daar terugvinden hoe het exact vertaald is. Indien een subsidie het in te zetten instrument is, kunt u in de provinciale subsidieverordening de weg naar de subsidie vinden.

Hoofdstuk 1. INZOOMEN

Een eerlijke verdeling. Daarover gaat het in dit hoofdstuk.

De aarde biedt de mogelijkheid om al haar bewoners van schoon water en goed voedsel te voorzien. Maar in de praktijk lijkt dat een utopie. Welvaart, voedsel, een goede infrastructuur... Iedereen zou het binnen bereik moeten hebben. De Verenigde Naties hebben erover nagedacht en gaven een aanzet, die ook door Nederland wordt gevolgd.

Daarom komen ook in ons land innovatieve plannen op de tekentafel. Volhoudbare landbouw, circulaire economie, barrières wegnemen, zodat iedereen aan de samenleving kan deelnemen, voorwaarden scheppen voor een grotere biodiversiteit...

De Zeeuwse Omgevingsvisie geeft kaders aan waarbinnen nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden die in lijn zijn met wat er in de wereld om ons heen aan de gang is.



1.1 Internationale doelen en afspraken

De landen van de Verenigde Naties (VN) spraken in 2000 voor het eerst ontwikkelingsdoelen af voor de hele wereld. Dat waren de acht Millenniumdoelen, die liepen tot 2015. Het rapport na afloop van

die periode was overwegend positief. Het doel om het aantal mensen dat in extreme armoede leeft te halveren, is bijvoorbeeld gehaald. Andere doelen, zoals het verminderen van moeder- en kindersterfte, waren niet zo succesvol.

Tijdens de VN-top voor duurzame ontwikkeling in 2012 werd voor het eerst gesproken over "Duurzame Ontwikkelingsdoelen", als opvolgers van de Millenniumdoelen. Deze 17 "Sustainable Development Goals", kortweg SDG's genoemd, zijn in 2015 ondertekend door 170 landen, waaronder Nederland. De doelen helpen om nu en in de toekomst voor iedereen brede welvaart te bieden, dus vooruitgang op sociaal, economische én ecologisch gebied. Het streven is om de gestelde doelen in 2030 gerealiseerd te hebben. Via de Zeeuwse Omgevingsvisie leveren wij hier een bescheiden bijdrage aan.



De 17 Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's)

Bron: <https://www.sdg-nederland.nl>

Een paar kernwoorden uit deze opsomming van ontwikkelingsdoelen:

- **Inclusiviteit.** De beschikbare middelen zoals duurzame energie, schoon water, onderwijs, en infrastructuur moeten voor alle mensen binnen bereik zijn. Ook voor de armsten. Ook voor mensen met een handicap.
- **Verantwoord.** Verantwoorde productie, maar ook verantwoord consumeren. Natuurlijke hulpbronnen moeten duurzaam en efficiënt worden gebruikt. Voedselverspilling moet in 2030 gehalveerd zijn. Boeren, supermarkten en consumenten, maar ook waterbedrijven en overheden moeten wereldwijd kennis hebben van een gezonde levensstijl.
- **Samen.** In internationale zin houdt dat in samenwerking. Horizontaal, verticaal en diagonaal. Regeringen, bedrijven, burgers en organisaties moeten samenwerken om de doelen te behalen. Het gaat om technologie, kennisoverdracht, handel, data, beleidscoherentie en financiële stromen. Of en hoe de SDG's gehaald kunnen worden, hangt niet alleen af van de internationale inzet, maar ook van grote trends en ontwikkelingen. De mondiale bevolkingsontwikkeling is de belangrijkste: hoe sneller de wereldbevolking groeit, hoe groter de opgaven. Het tempo en de omvang van de klimaatverandering is ook bepalend, omdat dit direct effect heeft op de beschikbaarheid van drinkwater, voedsel en veiligheid. Voor veel doelen is technologische innovatie noodzakelijk, maar de (neven)effecten zijn vooraf niet bekend.

1.2 Nationale doelen en afspraken

Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert. In de NOVI wordt aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 de langetermijnvisie in beeld gebracht. Het Rijk wil sturen op de nationale belangen. De inzet van het Rijk is samengevat in vier prioriteiten (www.denationaleomgevingsvisie.nl):



Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.

Het klimaat verandert. De gevolgen hiervan merken we soms al. Denk aan de steeds drogere zomers, de heviger regenval en stijgende zeespiegel. Op deze en andere gevolgen van de klimaatverandering moeten we tijdig inspelen. Tegelijkertijd willen we met elkaar de overstap maken naar duurzame energie. Het is de bedoeling dat ons land in 2050 een duurzame energievoorziening heeft. We dragen hier zelf aan bij door bijvoorbeeld zoveel mogelijk woningen aardgasvrij te maken. Maar er zullen ook aanpassingen nodig zijn, bijvoorbeeld met windenergie, die we moeten inpassen in het landschap. Mensen in de omgeving moeten ook voordelen ervaren van geplaatste windmolens.



Duurzaam economisch groeipotentieel.

Nederland heeft een sterke internationale concurrentiepositie. Vanuit die positie willen we werk maken van een nieuw economisch verdienmodel dat duurzaam is en circulair. Door grondstoffen te hergebruiken in de bouw bijvoorbeeld. De overstap naar duurzame energie en het zorgen voor een gezond milieu zijn belangrijk. Ook willen we dat bedrijven zich hier goed kunnen vestigen met voldoende ruimte voor bedrijvigheid. Daarvoor is het zaak alle verschillende aspecten te betrekken die hierbij een rol spelen, zodat we duurzaam ons geld kunnen blijven verdienen.



Sterke en gezonde regio's.

Veel mensen zijn op zoek naar een geschikte, betaalbare woning. We willen graag wonen in een prettige omgeving. Een omgeving met voldoende groen en met aandacht voor onze veiligheid en gezondheid. Denk bijvoorbeeld aan groen en fontein op plekken waar het erg warm kan worden (hittestress). Tegelijkertijd is het belangrijk dat de woningen goed bereikbaar zijn door goede fiets- en wandelpaden en aansluiting op het wegennet en het openbaar vervoer. Kortom, het gaat niet alleen om voldoende woningen, maar ook om een aantrekkelijke woonomgeving.



Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijke gebied. In sommige regio's staan de natuurlijke systemen en het landschap onder druk. Soms is daar sprake van een verzakkende bodem, onder meer door een te laag waterpeil. Als we het waterpeil omhoog brengen, kan dat gevolgen hebben voor de landbouw en de veeteelt. In sommige gebieden wordt het dan misschien logischer om duurzame energie te produceren in plaats van voedsel. Tegelijkertijd willen we de kwaliteiten van het landschap graag behouden om te kunnen recreëren en ook vanwege ons cultureel erfgoed.

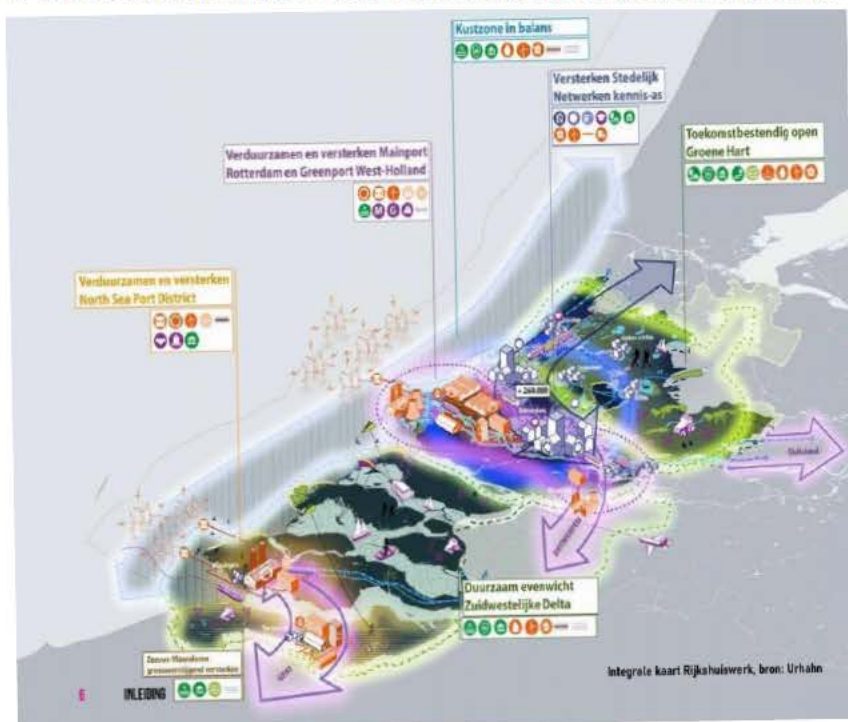
Betekenis voor Zeeland

De door het Rijk geformuleerde nationale prioriteiten zijn sterk verbonden met de maatschappelijke uitdagingen in Zeeland. De uitvoering van de opgaven die horen bij de Nationale prioriteiten zijn voor het overgrote deel de taak van de gemeenten en provincies, met ondersteuning en richting van het Rijk als eindverantwoordelijke of systeemverantwoordelijke. Iedere regio legt eigen accenten en maakt keuzes vanuit de specifieke kwaliteiten van het gebied. De samenwerking Rijk-Regio bij de opgaven wordt met name vormgegeven door Omgevingsagenda's. Het doel van de Omgevingsagenda is om als overheden samen gebiedsgericht (dus met het gebied

als uitgangspunt) uitwerking te geven aan de gedeelde ambities en opgaven. Het gaat om opgaven die met elkaar te maken hebben en om een gebiedsgerichte aanpak vragen.

Voor de Omgevingsagenda Zuid-West Nederland zijn voor Zeeland in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving drie gebiedsgerichte opgaven vastgesteld, waar in eerste instantie de samenwerking tussen Rijk en regio op zal worden versterkt: Atelier Omgevingsagenda Zuidwest: de opmaat voor het gesprek; BVR i.o.v. Ministerie BZK en provincie Zeeland, mei 2020:

1. North Sea Port District–Terneuzen: nu samen doorpakken en gecoördineerd uitvoeren
2. Kust in de Delta: investeren in een gedeeld beeld van de opgaven;
3. Transitie landelijk gebied in twee snelheden: gebiedsgericht samenwerken als Rijk en regio.



North Sea Port District is aangewezen als voorlopig NOVI-gebied. Verwachte vaststelling van de NOVI is in het voorjaar van 2021. Voor het landelijk gebied wordt onderzocht welke landelijke gebieden van Zeeland een koplopergebied kunnen zijn in het kader van het Nationale Programma Landelijk Gebied. Belangrijke uitwerkingpunten zijn grensoverschrijdende samenwerking met de federale overheid van België, de relatie met het Deltaprogramma, Goederencorridor Zuid Rotterdam Antwerpen (in samenhang met die van Oost en Zuidoost) en Smart Mobility.

De Omgevingsagenda Zuidwest Nederland heeft een directe relatie met de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta. De Gebiedsagenda biedt het handelingsperspectief en een agenda voor de Voordelta en de Grote Wateren in de Zuidwestelijke Delta. De Omgevingsagenda en de Gebiedsagenda zijn gelijkwaardig en complementair en worden in samenhang uitgewerkt.

1.3 Prioriteiten en uitdagingen

De (inter)nationale doelen gelden natuurlijk ook voor Zeeland, maar niet alle doelen zijn even belangrijk voor de Zeeuwse Omgevingsvisie. Om meer inzicht te krijgen in wat prioriteit verdient,

hebben we in 2018 breed gepeild welke onderwerpen in de Zeeuwse Omgevingsvisie een plaats zouden moeten krijgen. Die onderwerpen zijn door alle partijen die wilden meeschrijven of meedenken samen uitgewerkt in 27 bouwstenen, die in deel B van de visie terugkomen. In deze bouwstenen zijn vier hoofdlijnen te zien, die samenhangen met grote veranderingen die op Zeeland afkomen en vragen om actie. Dit zijn de vier grote maatschappelijke uitdagingen die centraal staan in deze Omgevingsvisie. Deze uitdagingen sluiten goed aan bij de prioriteiten van de NOVI, maar geven er een Zeeuwse invulling aan.

1. Uitstekend wonen en leven in Zeeland

- Verandering van de bevolkingssamenstelling en de noodzaak voor toegankelijke voorzieningen
- Vernieuwing van de Zeeuwse woningmarkt
- Noodzaak om barrières weg te nemen zodat alle Zeeuwen gemakkelijk deel kunnen nemen aan de samenleving
- Zorgen voor een [gezonde woon- en leefomgevingschone, gezonde en veilige leefomgeving](#)

2. Balans in de grote wateren en het landelijk gebied

- Verbeteren van de balans tussen het gebruik en de draagkracht van land en water
- Biodiversiteit staat onder druk
- Ruimte voor nieuwe duurzame ontwikkeling

3. Een duurzame en innovatieve economie

- Hoogwaardig (her)gebruik van producten, grondstoffen en energie
- Sluiten van kringlopen

4. Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland

- Aanpassen aan wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen
- Zo min mogelijk uitstoot van broeikasgassen

In hoofdstuk 2 t/m 5 worden de maatschappelijke uitdagingen voor Zeeland beschreven. Daarbij gebruiken we de backcasting methode uit het Raamwerk voor strategische duurzame ontwikkeling van The Natural Step, een internationale non-profit organisatie voor duurzame ontwikkeling. Welke weg je hebt af te leggen om het doel te bereiken hangt niet alleen af van waar je naar toe wilt, maar ook waar je nu staat en welke mogelijkheden je hebt om bij het doel te komen.



Elk hoofdstuk bestaat uit drie paragrafen.

In de eerste paragraaf van elk hoofdstuk maken we duidelijk waarom hier sprake is van een maatschappelijke uitdaging. Er wordt duidelijk gemaakt waarom dit onderwerp niet op zichzelf staat. Ook vind je hier de onderwerpen die bij de uitdaging horen.

Stap 1 van het backcasting proces staat in paragraaf 1. Dit is het definiëren van succes: waar willen we staan in 2050, los van beperkingen in het nu. Voor ons is dat de ambitie voor Zeeland in 2050 ten aanzien van deze maatschappelijke uitdaging.

Stap 2 is een beschrijving van de huidige situatie en de trends en ontwikkelingen en een beeld van wat dit zou opleveren wanneer de Provincie de komende decennia geen extra actie zou ondernemen. Deze staat in paragraaf 2.

Stap 3 staat in paragraaf 3: welke stappen er nodig zijn om vanuit het nu, de ambities uit paragraaf 1 waar te maken.

Stap 4 uit de methode is het prioriteren en kiezen in de aanpak. Deze staat eveneens in paragraaf 3. Om te kunnen prioriteren, gebruiken we afwegingsfactoren. Deze worden hierna beschreven, in paragraaf 1.4.

Als we nu bepalen waar we in 2030 en 2050 willen staan, kunnen we vandaag de eerste stappen zetten om daar te komen. Niet alleen door het faciliteren van wensen en grote ontwikkelingen maar ook door de mogelijkheden en kansen ervan te benutten, zonder dat de karakteristieke eigenheid van onze provincie wordt aangetast.

1.4 Afwegingsfactoren

Het benoemen en beschrijven van uitdagingen en ambities is geen garantie voor het maken van de beste keuzes voor Zeeland. Bij het kiezen en prioriteren willen we zowel de Zeeuwse kernkwaliteiten behouden als kansen en mogelijkheden benutten. Daarvoor zijn afwegingsfactoren nodig.

De vier grote maatschappelijk uitdagingen vragen om een goede afweging van keuzes, zowel op regionaal als op lokaal niveau. De drie afwegingsprincipes die het Rijk daarvoor heeft bedacht (zie kader), hebben wij doervertaald^{doordoor} vertaald naar vier afwegingsfactoren voor Zeeland.

1. Doe meer met minder grond.

Er zijn veel uitdagingen die extra ruimte vragen. Denk maar aan extra waterberging, zonneparken of groen in de stad. Zeeland wordt niet groter en iedere vierkante meter wordt al gebruikt. Als alle ontwikkelingen afzonderlijk worden gerealiseerd, gaat dat onnodig veel grond kosten die ook voor andere doelen wordt gebruikt. De oplossing is om gebruik zoveel mogelijk te combineren en nieuw ruimtebeslag op land en water zoveel mogelijk te beperken. Ook het verhogen van de kwaliteit van bestaand gebruik helpt om extra ruimteclaims te voorkomen. Denk aan herstructurering van stedelijk gebied, verbetering van de kwaliteit van natuurgebieden of introductie van nieuwe teelten.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

De kosten en baten van keuzes zijn niet altijd in evenwicht. De organisatie die de kosten draagt is niet altijd de (enige) partij die eraan verdient. Zie dat niet als een probleem, maar als kans. Door doelen te combineren zullen de totale kosten in tijd en geld altijd lager zijn dan via afzonderlijke projecten. Denk bijvoorbeeld aan de combinatie van werkzaamheden voor een gescheiden rioleringsstelsel (klimaatadaptatie) met de aanleg van glasvezelkabels (digitalisering), waardoor de straat maar één keer open ligt. Of meer zandsuppletie om extra ruimte op het strand te hebben voor natuur en recreatie. Zoek naar de kansen en ga in overleg met elkaar. Zo wordt niet alleen voorkomen dat kansen onbenut blijven, maar ook dat activiteiten elkaar onbedoeld in de weg zitten.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

Succesvolle initiatieven benutten de kwaliteit van de omgeving en voegen daar extra waarde aan toe. Met slim ontwerp, passend bij de locatie, is heel veel mogelijk. Een verandering wordt daardoor een verrijking. Het betekent ook dat initiatieven zonder meerwaarde voor de locatie, beter op een andere plek kunnen worden gerealiseerd die wel passend is. Een zonnepark is bijvoorbeeld beter in te passen aan de rand van een haventerrein, dan in een grote open polder.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

Neem altijd de effecten op langere termijn en de effecten buiten Zeeland mee in de afweging. Een ontwikkeling die nu passend is, kan over tien jaar een groot en kostbaar probleem opleveren. Nu we als samenleving toegroeien naar een circulaire economie en er nog veel onzekerheden zijn over de effecten van klimaatverandering, hoort bij nieuwe ontwikkelingen altijd een inschatting van het toekomstperspectief in brede zin. Denk aan oplossing van een acuut huisvestingsprobleem door tijdelijke woningen op een plek te zetten waar over tien jaar een bassin wordt gemaakt voor waterberging. Voldoende flexibiliteit en tijdelijke bestemmingen helpen om goed in te kunnen spelen op veranderingen in de bevolking, economie en het klimaat. Het voorkomt onnodige kosten en maakt het mogelijk om nieuwe kansen snel te benutten.

Daarnaast kan een ontwikkeling verstandig lijken op Zeeuwse schaal, maar grote effecten hebben buiten Zeeland. Daar hebben we invloed op, dus die effecten moeten ook in de afweging worden betrokken. Als buiten Zeeland ook rekening wordt gehouden met effecten op Zeeland, helpen we elkaar verder.

Inspiratiebron

De Nationale Omgevingsvisie beschrijft algemene afwegingsprincipes. Het Rijk streeft bij alle afwegingen van keuzes voor de toekomst, naar een veilige en gezonde leefomgeving. Waar de omgeving waarin wij leven, nu al veilig en gezond is, moet die worden behouden.

Daarnaast wil het Rijk dat onze fysieke leefomgeving doelmatig wordt ontwikkeld, gebruikt en beheerd om op de beste manier aan de behoeften van onze maatschappij te kunnen voldoen.

Een optimale balans tussen beschermen en ontwikkelen, vraagt om een zorgvuldige afweging en prioritering. Om keuzes over concrete activiteiten vooraf zorgvuldig af te kunnen wegen geeft het Rijk de lagere overheden drie afwegingsprincipes mee:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Over de schutting gooien van vraagstukken (afwenteling) wordt voorkomen

1.5 Zeeuwse kernkwaliteiten

De Nationale Omgevingsvisie kan niet met kopiëren en plakken omgezet worden naar de situatie in de twaalf Nederlandse provincies. Elke provincie heeft haar eigen specifieke schoonheid en problematiek. Anders gezegd: Wat is typisch Zeeuws? Wat in Zeeland is zo mooi en zo belangrijk, dat we het voor geen goud zouden willen missen?

Eind oktober 2019 zijn deze vragen uitgezet en besproken met enkele honderden deelnemers aan de verschillende Zeeuwse Gebiedstafels. In juni 2020 zijn deze kernkwaliteiten getoetst bij de bevolking via een onderzoek door ZB Planbureau en Bibliotheek van Zeeland. Op die manier is het gelukt de voornaamste Zeeuwse kernkwaliteiten onder woorden te brengen.

Kernkwaliteiten zijn herkenbare, fysieke kenmerken zoals bebouwing, openbare ruimte, landschap, natuur en cultuurhistorie. Maar het gaat ook om de koppeling met immateriële waarden zoals rust, gezondheid, leefbaarheid, levendigheid, aantrekkingskracht en andere culturele en sociale aspecten. Kernkwaliteiten zijn meestal niet in een getal te vatten, en al helemaal niet objectief, ze drukken een bepaalde mate van waardering uit.

Naast kernkwaliteiten die Zeeland nu heeft en die we willen behouden, zijn er ook wensen voor de toekomst, kernkwaliteiten die we willen ontwikkelen. Wat voor provincie willen we zijn in 2050? Hoe willen we dan bekend staan? Ook dat is meegenomen in het onderzoek van de ZB.

De breedst gewaardeerde kernkwaliteit voor Zeeland is:

1. Genieten en opladen

Je kunt in onze provincie genieten en jezelf weer helemaal opladen.

Of je nu geniet door inspanning, een fietstocht, kitesurfen of door bezoek aan een rommelmarkt of zomeravondconcert, Zeeland heeft veel te bieden om van te genieten en jezelf weer op te laden.

Het landschap in Zeeland is gedurende de lange bewoningsgeschiedenis door menselijk toedoen veranderd. Sporen van grote overstromingen en oorlogen. Alles bij elkaar heeft dit geresulteerd in unieke landschapskwaliteiten. De prachtige horizon op het platteland, met hoeves tussen boomgroepen. Nachten waarin je de Melkweg kunt zien, zonder hinder van lichtvervuiling, stilte. Hier kun je op adem komen.

Elementen van deze kernkwaliteit:

Weidsheid, ruimte, rust (stilte en duisternis), gezonde zeelucht, gastronomie, streekproducten, recreatie, watersport, strand en zee, evenementen



2. Waarderen en beschermen van het mooie Zeeuwse landschap

Zeeuwen houden van hun mooie provincie. Dat wordt al heel snel duidelijk als er een inbreuk dreigt. Het maakt daarbij niet uit of die inbreuk te maken heeft met een economisch voordeel of met waarborgen van veiligheid – denk aan het kappen van oude bomen op een dijk. De anders zo gemoedelijke inwoners stellen zich onwrikbaar op in hun beschermingsdrang. In onze landelijke gebieden is het allemaal nog terug te vinden: kleinschaligheid, voedselproductie, boomgaarden, oude dijken. De duidelijke structuur van dorpen omgeven door een gordel van groen. Het landelijk gebied vraagt om een duurzaam beheer en zorgvuldigheid bij beslissingen voor toekomstig gebruik.

Elementen van deze kernkwaliteit:

Vruchtbaar land, dijken, dammen, duinen, paalhoofden, zilte natuur, cultuurlandschap, deltawerken, eilandgevoel, aquacultuur, dubbelgebruik van ruimte

3. We voelen ons verbonden met de historie

Eeuwenlang was Zeeland een provincie van strijd, zo niet in oorlogen dan toch wel tegen de zee. De meest recente historische feiten op dit gebied zijn wel de inundaties op Schouwen-Duiveland en Walcheren gedurende de Tweede Wereldoorlog en de Watersnoodramp in Zuidwest-Nederland in 1953. De ramp van 1953 leidde tot een historische uitspraak van Koningin Juliana: "Dit nooit meer." Als reactie op de verdrinkingsdood van 1836 mensen werden in Zeeland en Zuid-Holland de Deltawerken gebouwd. Wij Zeeuwen zijn trots op onze Deltawerken, die prachtige meren hebben opgeleverd en die ons beschermen tegen stormen.

Elementen van deze kernkwaliteit:

Industrieel, maritiem, militair en agrarisch erfgoed, havens en scheepvaart, strategische ligging, vestingen, vliedbergen, inundatiekreken, nood- en geschenkwoningen.

4. Kernkwaliteitswens: Scholing en carrièrekansen

De enquête van de ZB Planbureau en Bibliotheek van Zeeland onthulde behalve waardering ook een gemis. Deze vierde kernkwaliteit is er eentje die nu nog gemist wordt in Zeeland, namelijk scholing en carrièrekansen. Deze kernwens is eerder in het rapport Dorp, Stad en Land als volgt omschreven:

In Zeeland kun je je in alle Zeeuwse steden bekwamen in gespecialiseerd onderwijs op het gebied van bijvoorbeeld recreatie en toerisme en zeevaart. Onderwijs dat de Zeeuwse identiteit versterkt. Op die manier is het niet nodig om voor studie de provincie te verlaten. Alles in Zeeland is relatief dichtbij, ook het gespecialiseerd voortgezet onderwijs moet binnen de provinciegrenzen te vinden zijn. Natuurlijk is er ook prima online onderwijs.

Zeeuwen zijn oplossingsgericht en koppelen vernieuwing aan specifieke Zeeuwse elementen. Zeeland is een land in zee met uitdagingen die vragen om inventieve oplossingen. Zowel in opleidingen als bij bedrijven is dit pionieren geborgd. Het vernieuwen, experimenteren, opleiden, daarin ruimte geven en meebewegen vraagt voortdurende stimulans. Wat zou het mooi zijn als de Zeeuwen van 2050 trots zouden zijn op het onderwijsaanbod in de provincie.



Hoofdstuk 2. UITSTEKEND WONEN EN LEVEN IN ZEELAND

2.1 Samenhang en uitdaging

Samenhang

Om uitstekend ergens te kunnen wonen en leven, wil je een huis dat aan je behoeften voldoet. Groot genoeg, maar niet te groot en niet te duur. Je wil dagelijks gebruik kunnen maken van schoon water, elektra en internet. Je wil je veilig kunnen voelen in je straat, ook 's avonds en het is fijn als de natuur dichtbij is, te zien, te ruiken, aan te raken. Vanaf je huis wil je dat voorzieningen bereikbaar zijn. Denk aan scholen, winkels, theater, museum, sportveld of bibliotheek. Hoe ver is het naar de tandarts, fysio of het ziekenhuis? En last but not least: is je werk goed bereikbaar vanaf thuis?

Buiten de onderwerpen die hieronder genoemd staan, heeft wonen en leven ook raakvlakken met klimaatadaptatie, energietransitie, infrastructuur, recreatie en toerisme, milieu, arbeidsmarkt, erfgoed, archeologie, zoetwater en natuur.

De uitdaging: 2050

In 2050 is er voor ieder een passende woning beschikbaar. In de omgeving van je huis kun je je veilig voelen. Je wordt er ook aangezet tot gezond gedrag, zoals wandelen en fietsen, gezond eten, ontmoeten en ontspannen. De woonomgeving draagt bij aan biodiversiteit en is ingericht zowel op langere droogte als op overtollig regenwater. Voorzieningen zijn klimaatneutraal voor iedereen bereikbaar, ook wanneer je geen auto hebt. Mobiliteit is snel, slim, veilig, schoon en betaalbaar voor zowel reiziger als overheid. De digitale bereikbaarheid is snel en goed. Het onderwijs in de provincie is goed bereikbaar, betaalbaar en van hoogstaande kwaliteit. Zeeland beschikt verspreid door de provincie over een aantal onderscheidende kleinschalige top- en kwaliteitsvoorzieningen.

Deze maatschappelijke uitdaging sluit aan bij de NOVI-prioriteit 'Sterke en gezonde steden en regio's'. De Zeeuwse Omgevingsvisie besteedt extra aandacht aan beschikbaarheid van voorzieningen en de kwaliteit van woningen.

Met opmerkingen [EK2]: en gezondheid

Uitstekend wonen en leven in Zeeland	Balans in de grote wateren en het landelijk gebied	Een duurzame en innovatieve economie	Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland
Woningvoorraad	Bodem	Arbeidsmarkt	Klimaatadaptatie
Woonomgeving	Archeologie	Circulaire economie	Zoetwater
Voorzieningen en evenementen	Erfgoed	Recreatie en toerisme	Energietransitie
Onderwijs	Landbouw	Havens en bedrijven	Duurzame energie
Gezondheid	Milieu	Transport en infrastructuur	Waterveiligheid
Mobiliteit	Natuur	Visserij	



2.2 Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Veranderende bevolkingssamenstelling en beroepsbevolking

Sinds 2014 is er in Zeeland sprake van een stabiele tot licht groeiende bevolking, ondanks dat er meer mensen overlijden dan dat er worden geboren. De groei is voornamelijk toe te schrijven aan de toestroom van nieuwe Zeeuwen. Vermoedelijk komt dit door het aantrekken van de woningmarkt, waardoor meer huishoudens een verhuizing naar Zeeland aandurven. Het vertrek van jongeren die een opleiding buiten de provincie gaan volgen (en niet meer terugkomen) wordt hiermee getalsmatig gecompenseerd. Ook de instroom van buitenlandse werknemers en vergunninghouders (vluchtelingen met een verblijfsstatus) draagt bij aan de groei van de Zeeuwse bevolking in de afgelopen jaren. Enkele regio's binnen de provincie profiteren niet van de bevolkingsgroei.

De Zeeuwse bevolking neemt naar verwachting de komende jaren nog geleidelijk toe tot bijna 400.000 in 2040. Dit komt doordat een hoog buitenlands migratiesaldo het sterfteoverschot tenietdoet. In Zeeland zal de binnenlandse vestiging en het vertrek van mensen naar andere provincies ongeveer in evenwicht blijven. Door het oplopende sterfteoverschot vlakkt de bevolkingsgroei op termijn af.

De leeftijdsopbouw van de Zeeuwse bevolking zal fors veranderen. Opvallend is dat de groep tot 15 jaar in de periode tot 2040 weer licht gaat groeien. De bevolking in de leeftijdsgroep 15 tot 60 jaar neemt in die periode met 15.000 af. Het aantal 80+ers neemt juist met 20.000 toe. Dit is een verdubbeling ten opzichte van 2020. De potentiële beroepsbevolking daalt door de vergrijzing tot 2040 met 20.000.

Een gezamenlijke aanpak van onderwijs, overheden en bedrijfsleven in het Aanvalsteam Arbeidsmarkt heeft geleid tot diverse concrete resultaten en acties voor het vergroten van de beroepsbevolking: zo zijn er onder andere extra middelen van het Rijk (Zeeland in stroomversnelling) voor plaatsing van 400 werkzoekenden op Zeeuwse vacatures, extra middelen om hoger opgeleiden van elders voor Zeeuwse vacatures te interesseren via maatwerk en gerichte activiteiten om jongeren meer te binden aan Zeeland.

Woningvoorraad

De huidige Zeeuwse woningvoorraad is met veel woningen uit de wederopbouwperiode 1945 - 1970 relatief oud en heeft een lagere bouwkwaliteit dan gemiddeld. Dit maakt de woningvoorraad kwetsbaar. De woningvoorraad staat aan de vooravond van een enorme verduurzamingsopgave. Het doel is duurzaam en milieubewust bouwen. De eerste circulaire projecten zijn gereed en successen zijn geboekt. Er worden jaarlijks weinig particuliere woningen onttrokken aan de woningmarkt door sloop, functieverandering of samenvoeging. Om alle beschikbare huizen in dit tempo te verduurzamen zouden ze allemaal nog zo'n 2000 jaar mee zouden moeten gaan. Om doeltreffend tegemoet te

komen aan de veranderende bevolkingssamenstelling en de energietransitie te accommoderen is vooral in de particuliere sector een hoger sloop- en nieuwbouwtempo nodig.

In principe heeft Zeeland op dit moment genoeg woningen en woningbouwplannen om het aantal huishoudens nu en in de toekomst te huisvesten. In de meeste regio's zijn meer dan voldoende woningbouwplannen om de uitbreidingsbehoefte op te vangen. Het betreft hier echter een kwantitatieve match, maar niet perse een kwalitatieve match. Een woning is dus wel te vinden, maar niet altijd de juiste woning op de juiste plek. Veel woningbouwplannen zijn gemaakt in het verleden voor een andere vraag en verwachting. De situatie ziet er op dit moment anders uit, waardoor een deel van de plannen niet van de grond komt. Koophuizen met tuin of terras en sociale huurwoningen zijn er in bijna elke regio wel genoeg, maar de vraag van de Zeeuwen verandert. Door de toename van met name alleenstaande 80+ huishoudens lijkt er een mismatch te ontstaan tussen de huidige woningvoorraad en de woningvoorraad die er op lange termijn zou moeten staan. De behoefte aan nultredwoningen en beschutte woonzorgwoningen neemt immers fors toe. Ook worden bewoners kritischer over de gewenste woning en de daarbij horende woonomgeving. Om aan deze vraag te voldoen worden er in de rest van Nederland steeds meer verschillende woningtypes op de markt gebracht. Ook in Zeeland is die vraag er, maar de ontwikkeling van andere typen woningen is vaak risicovoller. Daarom blijft het aanbod van dergelijke huizen laag.

De situatie is niet overal in Zeeland gelijk: lokaal en regionaal zijn er grote verschillen in de problematiek. Van grote vraag naar nieuwe of andere woningen tot veel leegstaand vastgoed. Bijvoorbeeld aan de kust waar veel woningen worden gebruikt als tweede- of deeltijdwoning. Enerzijds kan deeltijdwonen een uitkomst zijn om leegstand te voorkomen, anderzijds komt de ervaren leefbaarheid van permanente bewoners onder druk te staan.

Tegelijkertijd ondervinden mensen die tijdelijk op korte termijn een woning nodig hebben in verband met werk of privéomstandigheden, veel moeite bij het vinden van een acceptabele, betaalbare woning. Het gebrek aan deze woningen is één van de oorzaken van het gebrek aan doorstroming op de woningmarkt. Het ontbreekt aan een 'flexibele schil' in de woningvoorraad die dit op kan vangen.

Bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied en zorgvuldig gebruik van de beschikbare ruimte zijn altijd uitgangspunten geweest. In het stedelijk gebied verliezen steeds meer vormen van vastgoed hun functie, zoals maatschappelijk vastgoed, scholen, winkels, kerken en kantoren. Voor de dynamiek van het stedelijk gebied is het cruciaal dat woningen toegevoegd kunnen worden in, of in plaats van deze gebouwen.

Gezonde woonomgeving

De Zeeuwse woonomgeving bevat alleveel ingrediënten die een goede gezonde leefomgeving kenmerkt, zoals veel (stedelijk) groen en gevarieerde openbare ruimte, een over het algemeen goede milieukwaliteit en voldoende aanbod van voorzieningen. Zeeland kent een hogere tevredenheid van de inwoners als het gaat om de woonomgeving dan het landelijk gemiddelde en dit heeft een directe relatie met de algemene tevredenheid over het leven.

Dat er zo veel groen in Zeeland is komt onder andere door het grote netwerk van erkende natuurgebieden én de Zeeuwse traditie van natuur en natuurbeheer op particuliere terreinen, verspreid over de regio. Bijvoorbeeld rond nieuwe landgoederen, (voormalige) buitenplaatsen en boerenerven, maar ook dorpsbosjes en -boomgaarden, of tijdelijke natuur op bedrijventerreinen. Ook wordt steeds meer groen aangelegd rond scholen en zorginstellingen. Deze natuurverbreding heeft naast het vele cultuurhistorische groen, een gunstige invloed op de belevingswaarde van de openbare ruimte. Het creëert een omgeving die uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en ontspannen, veilig voelt, sociale samenhang bevordert én gezond gedrag uitlokt.

Gezond gedrag, en hoe dit kan worden bevorderd door de inrichting van de woonomgeving, staat steeds meer in de belangstelling. Het kan worden bevorderd door bijvoorbeeld voorzieningen en woningen die geschikt zijn voor ouderen en mindervaliden te concentreren. Hierbij hoort dan ook een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte. Het stimuleren van een omgeving die uitnodigt tot bewegen, gezond eten, ontmoeten en ontspannen wordt steeds belangrijker, omdat dit een positief effect op gezond gedrag heeft. Een woonomgeving waarin het groen schaars is, zorgt voor een lage waardering van de buitenruimte. Als er geen maatregelen worden genomen, zorgt de klimaatverandering voor toenemende overlast. Door hogere temperaturen ontstaan 'hitte-eilanden' op plaatsen met weinig groen en schaduw. Daarnaast worden de gezondheid en de leefomgeving ook aangetast door luchtverontreiniging, doordat de schadelijke stoffen tussen de gebouwen blijven

Met opmerkingen [AP3]: is levensloopbestendig niet een betere bewoording?

hangen. De aanwezigheid van groen kan helpen bij het zuiveren van de lucht doordat fijn stof wordt afgevangen. Groen heeft ook een positief effect op de mentale gesteldheid van mensen. De aanwezigheid van natuur dichtbij stimuleert mensen meer te wandelen of te sporten; dat resulteert dan weer in minder overgewicht.

De huidige woonomgeving wordt als autogericht ervaren, waardoor de straat vaak onveilig en onaantrekkelijk is om er te wandelen of te fietsen. De kwaliteit van de leefomgeving en de gezondheid van de inwoners staan hierdoor onder druk. Concepten op het gebied van Slimme Mobiliteit kunnen zorgen voor een afnemend ruimtegebruik voor verkeersdoeleinden (met name parkeerplaatsen) in het bebouwd gebied. Dit biedt ruimte voor verbetering van de woonomgeving door toevoeging van stedelijk groen.

Voor de kwaliteit van de woonomgeving is de aanwezigheid of bereikbaarheid van voorzieningen essentieel. Dit wordt behandeld bij het punt hieronder.

Bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen

De aanwezigheid van een bereikbaar en toegankelijk winkelbestand en (basis)voorzieningen op gebied van onderwijs, sport, kinderopvang, zorg en cultuur draagt bij aan de leefbaarheid van een gebied voor mensen die daar wonen, en vormt tegelijkertijd een belangrijke voorwaarde om als gebied aantrekkelijk te zijn en te blijven. Zeeland heeft sinds jaren te maken met opschaling van organisaties op het gebied van zorg, onderwijs en dienstverlening. Veelal heeft dit te maken met het te lage bevolkingsaantal waardoor een bepaald aanbod hier niet exploitabel is.

Het Zeeuwse onderwijs is hier een voorbeeld van. Voor basisscholen is de grootste krimp voorbij. Deze bereikt inmiddels de poorten van het voortgezet onderwijs. In het MBO is de bereikbaarheid van schoollocaties van invloed op de keuze van scholieren. De ontwikkeling naar meer digitaal onderwijs en meer onderwijs bij (stage)bedrijven zal dit in de toekomst mogelijk wijzigen. Ook het hoger onderwijs is essentieel voor het vasthouden van jongeren in Zeeland. Om kwalitatief goed onderwijs te kunnen bieden is samenwerking met instellingen binnen en buiten de provincie (inclusief België) en specialisatie op een aantal thema's noodzakelijk.

Ook voor goede ziekenhuiszorg is het hebben van medische specialisaties steeds meer afhankelijk van grotere aantallen patiënten. Gelet op het relatief geringe Zeeuwse bevolkingsaantal kan niet langer in alle specialisaties worden voorzien en is samenwerking binnen Zeeland en met andere ziekenhuisorganisaties zowel in Nederland als in Vlaanderen, noodzakelijk.

Toerisme draagt in sommige regio's binnen onze provincie in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en de instandhouding van voorzieningen, vooral in de kleine kernen van Zeeland. Winkels, openbaar vervoer, infrastructuur en publieke voorzieningen zijn er mede dankzij het draagvlak van het toerisme. Daar waar de toeristen niet komen, staan bijvoorbeeld de instandhouding van een supermarkt en publieke voorzieningen onder druk en verdwijnen deze mogelijk.

Mobiliteit

Bereikbaarheid is van groot belang voor het vestigingsklimaat voor inwoners. Daarbij gaat het zowel om de hoofdverbindingen voor de auto als de verbindingen per openbaar vervoer. Doordat het autobezit in Zeeland hoog is kan het gros van de mensen zich zelfstandig over grotere afstanden verplaatsen met een betrouwbare reistijd. De mobiliteit blijft naar verwachting toenemen. Op sommige trajecten van het Zeeuwse hoofdwegennet kan dit rond 2030 tot congestie leiden. Door de toename van rijtaakondersteuning in voertuigen, wordt de capaciteit van de wegen beter benut.

De treinverbinding biedt een goede bereikbaarheid voor de Bevelanden en Walcheren, maar de verbinding met de Randstad en Noord-Brabant is de laatste jaren juist langzamer geworden. Met betrekking tot vestigingsklimaat is dit een punt van zorg, maar in het kader van het Compensatiepakket Wind in de Zeilen wordt dit aangepakt door een extra intercityverbinding te realiseren over de Zeeuwse Lijn.

Zeeland heeft één publiek georganiseerde verbinding over water; het fietsvoetveer tussen Breskens en Vlissingen. Deze dienst wordt met name in de zomer door veel toeristische reizigers gebruikt, maar biedt jaarrond voor studenten en forenzen een betrouwbare aansluiting over het water en aansluiting op het nationale spoornet.

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema, zowel waar het de inrichting van wegen als waar het gedrag door weggebruikers betreft.

Met opmerkingen [EK4]: dit heeft 2 kanten in sommige kernen tast toerisme ook de leefbaarheid aan. het is zaak te zoeken naar een goede balans

Met opmerkingen [EK5]: hier hoort ook een goed en toegankelijk netwerk van fiets en wandelpaden bij.

Incidenten en piekdagen leiden tot grote verstoringen, omdat de infrastructuur naast het hoofdnetwerk de verkeersstromen slechts beperkt kan overnemen. Door de afhankelijkheid van bruggen en tunnels als verbindingen binnen Zeeland hebben verstoringen snel grote gevolgen. Zeker voor hulpdiensten kan dit problematisch zijn. Ook bij grote incidenten zijn de vluchtroutes beperkt. Ook extreme weersomstandigheden en klimaatverandering beïnvloeden de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Dit is een aandachtspunt bij de klimaatadaptatiestrategie.

Scholieren, studenten, mensen met een beperking, ouderen en mensen die om een andere reden niet kunnen beschikken over een auto, zijn minder zelfstandig mobiel en daarom afhankelijk van openbaar- en doelgroepenvervoer. Zij ervaren belemmeringen in hun mobiliteit. Door centralisering zijn niet alle voorzieningen aan te fietsen. Er zijn wel grote regionale verschillen. De gebieden nabij de Zeeuwse spoorlijn en A58 hebben betere verbindingen en meerdere reisopties, waar dat in andere gebieden beperkt is. De grensoverschrijdende verbindingen zijn beperkt. De noord-zuid verbindingen worden bediend door de bus. Aansluiting vanuit Zeeland op het Belgische spoor ontbreekt. Het busvervoer in Zeeland kent een teruglopend aantal gebruikers en de kosten voor het systeem nemen toe. Voor doelgroepenvervoer geldt dat het gebruik toe neemt, wat voor gemeenten een kostbare onderneming is. Lokale mobiliteitsinitiatieven van bewoners bieden een aanvulling op het bestaande aanbod van collectief vervoer. De E-bike/Speed pedelec is voor steeds meer scholieren, forenzen en ouderen een uitkomst voor dagelijkse verplaatsingen. De hogere snelheid van e-bikes vraagt om aanpassing van de fietsinfrastructuur, omdat de risico's op ernstige ongevallen toeneemt.

Er is vraag naar flexibele en vraaggerichte vormen van (openbaar) vervoer. Onder de noemer Slimme mobiliteit wordt gewerkt aan een flexibel en robuust mobiliteitssysteem dat de reiziger (meer) centraal stelt.

Cultuur Cultuur is een belangrijke vestigingsfactor voor succesvolle regio's en dat geldt zeker ook voor Zeeland. Een brede basis met voorzieningen voor een grote groep met daarbij een beperkt aanbod van (top)cultuur voor specifieke (niche)groepen is kenmerkend voor het huidige cultuuraanbod in Zeeland. Er zijn veel initiatieven op het gebied van cultuur, van monumenten tot (kleine) podia, en van fruitteeltmuseum tot muziek in de klas, maar door de specifieke eigenschappen van Zeeland is veel ook kwetsbaar. Het aanbod is verspreid zowel geografisch als over veel organisaties. Dat betekent niet alleen relatief lage bezoekersaantallen, want Zeeland is dunbevolkt en uitgestrekt, maar ook veel inzet door vrijwilligers met passie voor cultuur, maar vaak op leeftijd. Continuïteit in menskracht en professionaliteit is dan een zorgpunt.

De Zeeuwse jeugd kennis laten maken met cultuur in brede zin is de belangrijkste doelstelling van cultuureducatie. Hiervoor wordt door verschillende aanbieders samengewerkt met scholen waarbij deskundigheidsbevordering een belangrijk speerpunt is. Ook wordt de Zeeuwse cultuur buiten de scholen toegankelijk gemaakt door vervoer op maat te organiseren. Dit maakt het bijvoorbeeld mogelijk dat ook scholen uit Zeeuws-Vlaanderen het Watersnoodmuseum in Ouwkerk kunnen bezoeken.

De Zeeuwse kunsten zorgen voor reflectie, vorming, verbinding en soms voor ongemak. Het draait niet alleen om het maken en tonen van mooie dingen, maar ook om het uitproberen van nieuwe dingen en het onverwachte mogelijk te maken. Creativiteit, innovatie, diversiteit en vakmanschap zijn kenmerkende eigenschappen van de kunsten die nog meer verbonden kunnen worden met actuele maatschappelijke opgaven. Er ligt een uitdaging om een beter klimaat voor makers uit de creatieve industrie te realiseren. Het aanbod van kunsten in Zeeland wordt gekenmerkt door het grote palet van kleinschalige podia tot grote meerdaagse festivals en van internationaal aansprekende hedendaagse kunst tot de liefhebberende amateur beeldhouwer. Er is veel te zien en te doen in Zeeland, maar het blijft een opgave om een degelijke (basis)infrastructuur te onderhouden.

Er zijn vijf grotere musea die de belangrijkste Zeeuwse verhalen vertellen. De Zeeuwse geschiedenis, het industriële verleden en heden, de maritieme historie, de Slag om de Schelde en de strijd tegen het water hebben een 'eigen' museum. Daarnaast zijn er nog vele lokale en kleinere musea die een eigen verhaal vertellen. Ook voor de musea geldt dat het een opgave blijft om een volledig aanbod open te houden. De bezoekersaantallen zijn relatief gering waardoor de verdiencapaciteit ook laag is en ook de musea draaien op een groot bestand van vrijwilligers.

De Zeeuwse bibliotheken zijn een belangrijke ontmoetingsplaats en zorgen voor laagdrempelige beschikbaarheid van lectuur, literatuur en informatie. Ook dragen zij bij aan het vergroten van lees- en taalvaardigheid.

Binnen het Zeeuwse culturele veld ontstaat in de volle breedte steeds meer animo om samen te werken. Het vanuit eigen kracht en de eigen expertise kijken hoe meerwaarde kan ontstaan door nieuwe of soms voor de hand liggende combinaties te vormen, is een belangrijke ontwikkeling. Deze ontwikkeling kan bijdragen aan het versterken van het vestigingsklimaat, het behoud en de verdere ontwikkeling van een rijk en divers cultureel aanbod en het uitdragen van de Zeeuwse identiteit. Hierbij zullen verschillende dilemma's overwonnen moeten worden. Denk aan keuzes over bereikbaarheid, spreiding en versnippering van voorzieningen, over balans zoeken tussen een hoogwaardig aanbod met aantrekkingskracht voor specifieke groepen versus een breed aanbod wat toegankelijk is voor velen, over het behouden van bestaande elementen in relatie tot de wens om nieuwe dingen te ontwikkelen.

Evenementen en sport

In het Zeeuwse Sportakkoord zijn ambities benoemd voor inspirerende sportevenementen die impact hebben op de profilering van Zeeland. Het Zeeuwse Sportakkoord werd in 2019 ondertekend door het Provinciebestuur en 27 gemeentelijke, gezondheids-, natuur-, onderwijs- en sportorganisaties. Grote wielerveden en festivals zetten Zeeland op de (inter)nationale kaart. Natuur is een belangrijke factor in het Zeeuwse promotie-/vestigingsbeleid. Aangevoond is dat natuur bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de omgeving. Investeren in natuurbeleving en natuurbranding is daarom belangrijk in het totaal van de Zeeuwse marketingstrategie.

Evenementen zijn essentieel in de profilering van Zeeland. We zien hier, net als in de rest van Nederland, de ontwikkeling dat evenementen en festivals inspelen op de behoefte aan unieke belevingen, tijdelijke beschikbaarheid en meedoen. Veel evenementen zijn in de afgelopen 25 jaar ontstaan, denk aan: Concert at Sea, Kustmarathon Zeeland, Vestrock Hulst, Ride for the Roses, Marathon van Zeeuws-Vlaanderen, Nazomerfestival, etcetera. Vooral het laatste decennium zien we ook in Zeeland een sterke groei in omvang, deelname en (media)aandacht. Het aantal evenementen in Zeeland bedraagt duizenden op jaarbasis (2019). De omvang en impact verschillen en de evenementen zijn niet gelijkmatig verdeeld in tijd en over de provincie. De groei in omvang brengt eenzelfde soort zorgen mee als de groei van het toerisme, namelijk uitdagingen op het gebied van infrastructuur, overlast en veiligheid.

2.3 Hoofdpijnen aanpak

Veranderende bevolkingssamenstelling en beroepsbevolking

Met betrokken partijen wordt een marketingorganisatie Wonen en Werken in Zeeland opgezet die Zeeland profileert als aantrekkelijke regio om te wonen, studeren en werken.

Een gezamenlijke aanpak van onderwijs, overheden en bedrijfsleven (Triple Helix samenwerking) zorgt voor behoud en doorontwikkeling van de kennis- en onderwijsstructuur en aansluiting op arbeidsmarkt in Zeeland: een centraal kenniscentrum en living labs rond belangrijke Zeeuwse thema's verspreid over Zeeland. Het zijn met name de onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven die dit zullen realiseren en gemeenten die dit faciliteren met huisvesting en vervoer. De Provincie ondersteunt hierin door het uitvoeren van onderzoek, het stimuleren van samenwerking te stimuleren en financiële ondersteuning. Bij de aanpak worden kansen voor grensoverschrijdende samenwerking benut.

Woningvoorraad

De Zeeuwse gemeenten en de Provincie werken aan een Zeeuwse Woonagenda, waarbinnen gezamenlijk wordt opgetrokken om de woningvoorraad toekomstbestendig te maken en te houden. De regioelden van het rijk worden ingezet voor het saneren of vervangen van woningen waar geen behoefte aan is, het stimuleren van verduurzaming van de woningvoorraad, het realiseren van een flexibele schil en de ondersteuning van gemeenten bij de realisatie van woningbouw die voorziet in een behoefte op de juiste plaats. Provincie en gemeenten stellen de kaders vast waarbinnen de afspraken worden uitgevoerd.

De aanpak biedt ook kansen voor de arbeidsmarkt (werkgelegenheid verduurzaming), cultuur (hergebruik monumentale en beeldbepalende panden), woonomgeving (hergebruik leegstaande panden en braakliggende percelen binnen dorpen en steden), gezondheid (verbeteren binnenklimaat) en circulaire economie (circulair bouwen). Daarnaast wordt de verduurzaming van de woningvoorraad versneld en wordt de woningmarkt actief beïnvloed.

Gezonde woonomgeving

Voor een veilige woonomgeving die gezond gedrag uitlokt, staan vooral de gemeenten aan de lat. Daarbij helpen initiatieven van burgers, bedrijven, natuur- en welzijnsorganisaties. De Provincie ondersteunt deze partijen met subsidies en het faciliteren van samenwerking. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling, beleidsontwikkeling en maatschappelijke opgave zullen betrokken partijen gezondheid mee laten wegen. Bij de realisatie van een gezonde en aantrekkelijke woonomgeving zullen kansen benut worden om beter het hoofd te kunnen bieden aan weersextremen zoals hitte, droogte en wateroverlast en aan kansen om de natuurwaarde te verhogen.

Bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen

De beschikbaarheid van de commerciële voorzieningen wordt in de eerste plaats bepaald door marktwerking en initiatieven van ondernemers. Provincie en gemeenten stellen kaders vast om de gewenste ontwikkelingen te bevorderen, verlenen subsidies en laten onderzoek doen. Beide zijn verantwoordelijk voor de bereikbaarheid voor alle bevolkingsgroepen (zie mobiliteit).

Mobiliteit

Treinverbindingen zijn de verantwoordelijkheid van het rijk. Zeeuwse partijen zullen blijvend lobbyen voor realisatie en behoud van snelle verbindingen tussen steden en met Noord-Brabant/Randstad, alsmede goede verbindingen met België. Voor het regionale en grensoverschrijdende openbaar vervoer is de Provincie verantwoordelijk. De Provincie stelt hiervoor kaders in de Regionale Mobiliteit Strategie, die samen met netwerkpartners is opgesteld.

Introductie en uitbouwen van slimme, toegankelijke mobiliteit in de vorm van flexibele en vraaggerichte vormen van mobiliteit. Er zijn veel partijen die bijdragen aan de realisatie van slimme mobiliteit in de vorm van onderzoek, kennis delen en advies. Provincie en gemeenten zijn verantwoordelijk voor respectievelijk het openbaar en het WMO-vervoer. Beide stellen kaders op en financieren het vervoer. De Provincie financiert bovendien onderzoeken die bijdragen aan de omvorming van het openbaar vervoer en geeft subsidie aan initiatieven die slimme mobiliteit bevorderen, zoals het delen van mobiliteitsdata (vraag en aanbod), het verbeteren van knooppunten en ontwikkeling en implementatie van een totaalconcept.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een permanente doelstelling van de wegbeheerders (Rijkswaterstaat, gemeenten, waterschap, North Sea Port en provincie) in Zeeland en landbouworganisaties. Naast goed onderhoud, gemeenschappelijke gladheidsbestrijding en een veilige inrichting van de wegen, geven de wegbeheerders ook voorlichting om het gedrag van verkeersdeelnemers te verbeteren.

Schone mobiliteit stimuleren we door het gebruik van elektrische auto's, fiets en e-bike te bevorderen. De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor een netwerk van laadpunten door de gehele provincie voor de elektrische mobiliteit, de aanleg en onderhoud van snelfietsroutes en overige fietsinfrastructuur.

Provincie en gemeenten stellen kaders op voor een optimale digitale bereikbaarheid in de hele provincie. Gemeenten verlenen de vergunningen en stimuleren partijen om snellere digitale infrastructuur ook in het buitengebied uit te rollen.

Als slimme mobiliteit en de fiets het bezit en gebruik van de privéauto gaan verdringen, biedt dit kansen voor aanpassing van de ruimtelijke inrichting met een positieve bijdrage aan gezondheid, leefbaarheid, biodiversiteit en klimaatadaptatie.

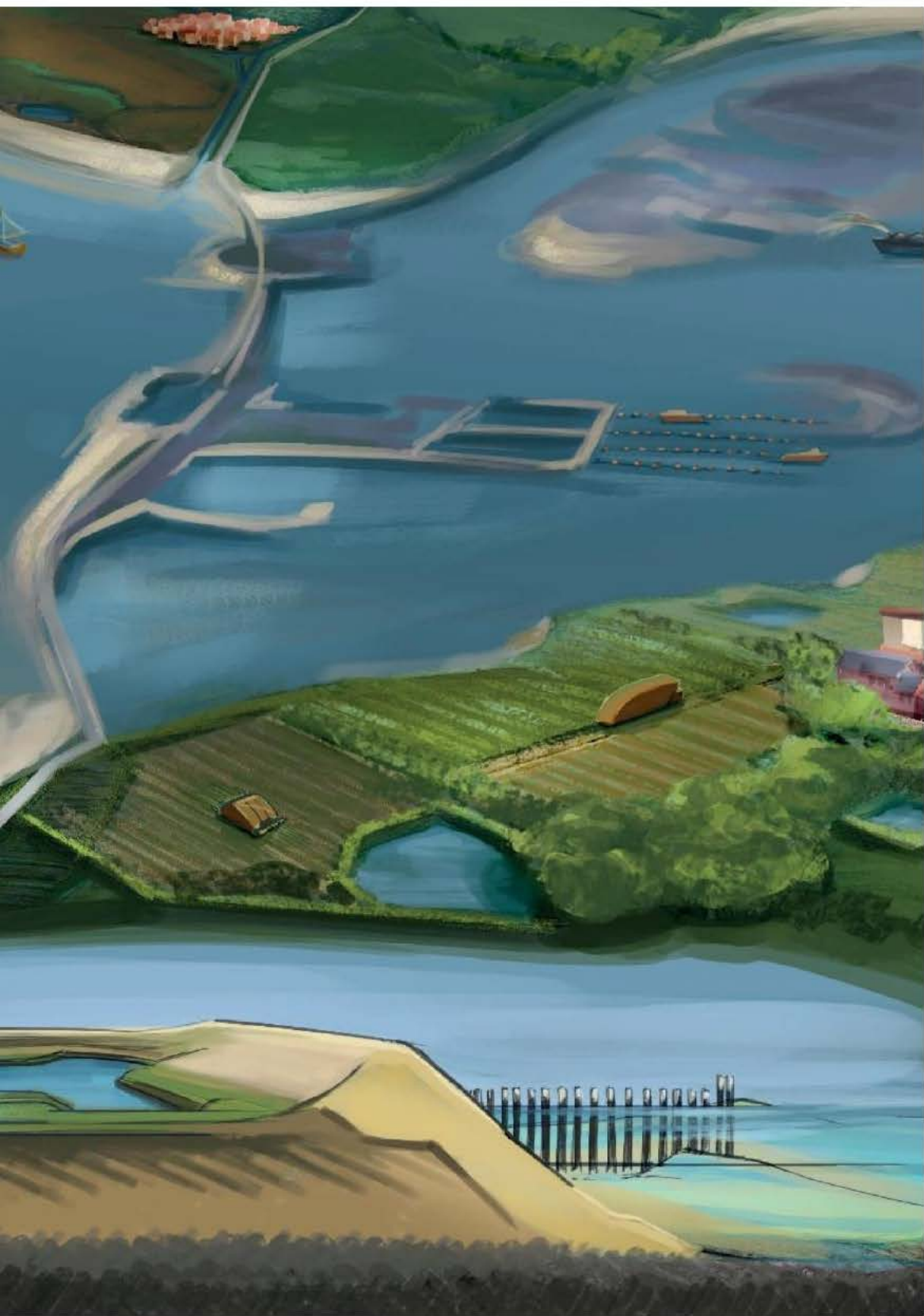
Cultuur

Door professionalisering, onderlinge samenwerking en de verbinding met andere netwerken wordt de Zeeuwse culturele infrastructuur structureel versterkt en wordt een grotere bijdrage geleverd aan diverse maatschappelijke opgaven. Het Zeeuwse culturele aanbod wordt (fysiek en/of digitaal) beter bereikbaar, toegankelijk en beleefbaar voor alle groepen, met bijzondere aandacht voor jongeren (cultuureducatie). De Zeeuwse cultuur gaat beter samenwerken met de omliggende regio's en in (inter)nationale netwerken.

Evenementen

Evenementen zijn het duurzame uithangbord voor Zeeland. Het gaat om organisatie van inspirerende sportevenementen die Zeeland op de kaart zetten via het voortzetten van de samenwerking in het Zeeuwse Sportakkoord tussen provincie, gemeenten, gezondheids-, natuur-, onderwijs- en sportorganisaties. Nieuw wordt een Zeelandbrede coördinatie voor evenementen om te zorgen dat het

aanbod goed gespreid is in tijd en plaats, met een passende verdeling van de druk op de omgeving en de hulpdiensten. Ook kan dit helpen bij werving en inzet van vrijwilligers. Daarnaast wordt de link gelegd tussen evenementen en natuurverbreding en natuurbranding. Door duurzaamheid als uitgangspunt te nemen wordt een bijdrage geleverd aan (de promotie van) circulaire economie en de energietransitie.



Hoofdstuk 3. BALANS IN DE GROTE WATEREN EN HET LANDELIJK GEBIED

3.1. Samenhang en uitdaging

Samenhang

Zeeland is een provincie met heel veel water. Dat water is vooral weids en open. Denk aan de Noordzeekust, de zeearmen, grote meren.

Wat doen we met ons open water? Er is scheepvaart, een stroom van goederen wordt per schip vervoerd. Er wordt gevist, en er worden schaaldieren gekweekt. De meeste grote wateren en de oevers daarvan zijn omgeven door het groen van dijken en natuurterreinen. Delen van oevers worden gebruikt voor recreatie. En tenslotte, overtollig regenwater uit de polders komt ook terecht in de grote wateren, al dan niet vervuild door de plek waar het gevallen is. Door het stijgen van de zeespiegel sijpelt er ook water onder de dijken door en treedt verzilting van de bodem op. Grote wateren en landelijke gebieden beïnvloeden elkaar voortdurend, ten goede en ten kwade. Het evenwicht is precair.

Een goede onderlinge afstemming van het landgebruik en de milieuruimte is essentieel om de beschikbare ruimte optimaal te benutten en de sociale, economische en ecologische ambities te realiseren. Alle bedrijfstakken en maatschappelijke functies moeten voldoende ruimte hebben om hun activiteiten uit te voeren, maar dit mag niet ten koste gaan van milieu-, bodem-, water-, natuur- en landschapskwaliteit.

De ligging van Zeeland is uniek en allesbepalend voor het landschap en de wateren, en daardoor ook voor de mensen die in het landelijk gebied leven en werken.

Landelijk gebied en de grote wateren zijn 'een vat vol tegenstrijdigheden'. Tegengestelde belangen, inkomsten die soms ten koste gaan van de kwetsbaarheid. Verder behoren de grote wateren en landelijke gebieden tot de meest gewaardeerde onderdelen van het Zeeuwse landschap. Een simpel ja of nee op welke keuze dan ook voor deze gebieden, volstaat niet.

De uitdaging: 2050

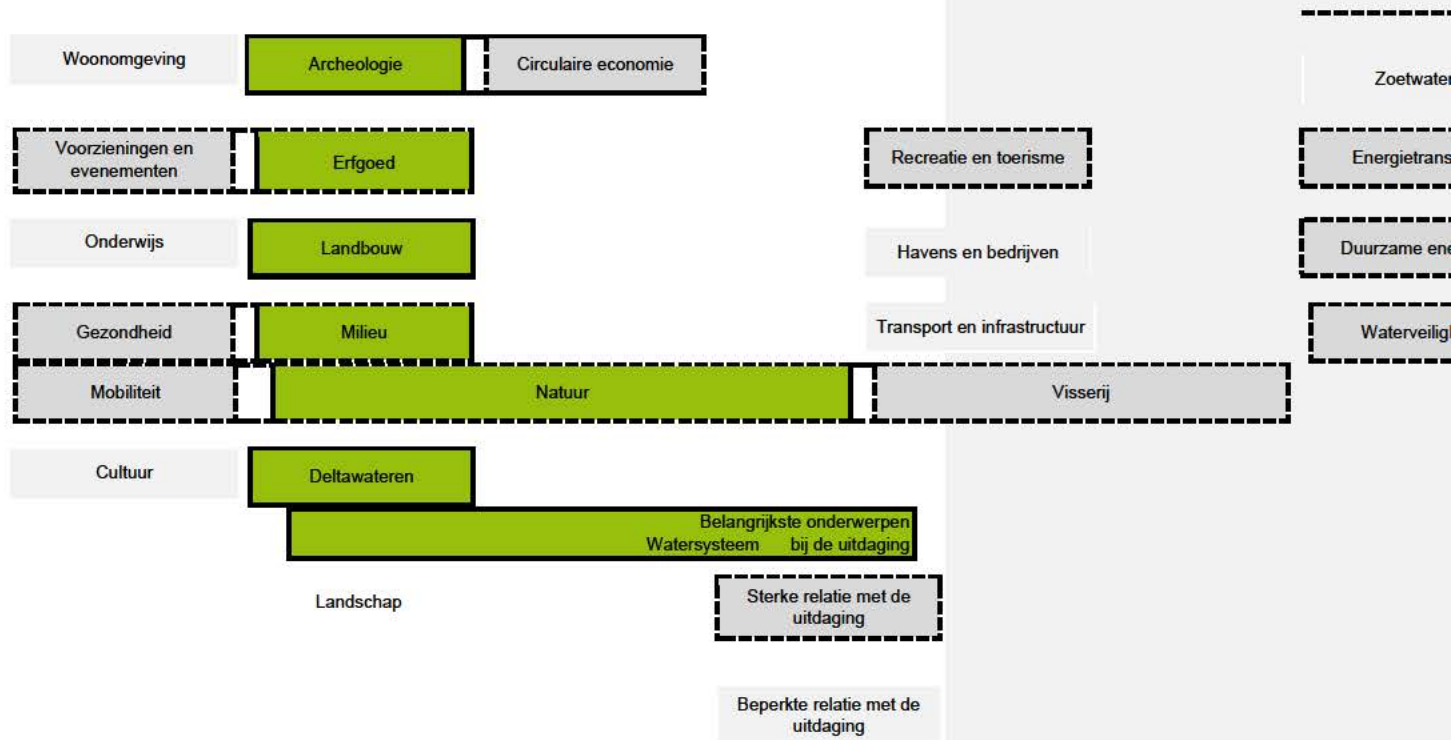
In 2050 zijn bodem, grondwater en alles wat daarin te vinden is van robuuste, hoogwaardige kwaliteit. Weersextremen schaden de bodem niet. Door aanwezigheid van meer organische stoffen draagt de bodem bij aan CO2 opslag en een betere bodemstructuur. Planten, mensen en dieren worden nauwelijks meer bedreigd door risicovolle milieufactoren, doordat het landbouwsysteem functioneert in evenwicht met de natuurlijke omgeving, op basis van marktvraag en kringlopen op een zo laag mogelijk niveau. De visserij opereert duurzaam en houdt in zijn bedrijfsvoering rekening met natuurwaarden. Synergie tussen visserij en natuur is daarbij het uitgangspunt. De wijze waarop natuurorganisaties en visserijbedrijfsleven in Zeeland samenwerken vormt een voorbeeld voor de rest van het land.

Het gebruik en de draagkracht van landelijke gebieden en de grote wateren zijn duurzaam in balans gekomen. Door het stabiele beheer kunnen ze tegen een stootje.

In 2050 is de biodiversiteit rond de grote wateren, in het landelijk gebied en in de steden hersteld. De stikstofproblematiek is iets van vroeger. Het natuurnetwerk is voltooid en de milieukwaliteit is er in de hele provincie op vooruit gegaan. Het is heerlijk recreëren en werken in het mooie, gezonde en waardevolle Zeeuwse landschap!

Deze maatschappelijke uitdaging sluit aan bij de NOVI-prioriteit 'Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied'. In de Zeeuwse Omgevingsvisie wordt extra aandacht besteed aan de Deltawateren.





3.2. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Ondergrond

De bodemstructuur staat onder druk als gevolg van verslamping, verdichting, erosie, teruglopende biodiversiteit en dreigende afname van het organisch stofgehalte. Dit heeft ook gevolgen voor het bodemleven, de weerbaarheid en de waterinfiltratiecapaciteit van de bodem.

Gebieden met bijzondere aardkundige waarden op provinciaal, nationaal of internationaal niveau zijn benoemd en beschermd als aardkundig waardevolle gebieden. De pareltjes daarvan worden vanuit promotie oogpunt benoemd als aardkundig monument. Binnen het initiatief om te komen tot de UNESCO Geopark status voor de Schelde Delta staan deze aardkundig waardevolle gebieden samen met waardevolle landschappen, cultuurhistorie en natuur centraal op gebied van wetenschap, educatie, toerisme en recreatie.

Vooraf in oudere dorpen en steden zijn veel archeologische resten aanwezig. Overheden werken samen aan de bescherming. Vondsten worden gedocumenteerd, bewaard en uitgeleend aan musea vanuit het Zeeuws Archeologisch Depot. Er is op dit moment geen volledige digitale ontsluiting van de collectie.

De bodemkwaliteit in Zeeland heeft te maken met verspreiding van o.a. zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) van de industrie, zoals PFAS, PFOS, GenX en medicijnresten die in de bodem en voedselketen terecht kunnen komen, maar ook van oudere diffuse verontreinigingen zoals DDT. Deze zijn en worden inzichtelijk gemaakt middels de gemeentelijke bodemkwaliteitskaarten. De sanering van spoedlocaties (zogenaamde puntbronnen) bodemverontreiniging in het landelijk gebied is bijna afgerond. Daarnaast zijn de oudere steden en kernen veelal vanuit de Middeleeuwen en Gouden Eeuw diffuus verontreinigd met onder andere zware metalen. Ook deze zijn inzichtelijk gemaakt via de gemeentelijke bodemkwaliteitskaarten. Ontwikkelaars moeten rekening houden met die verontreinigingen. De bodemkwaliteit neemt af door uitputting, versnippering, toename van bebouwing

en infrastructuur, intensivering van grondgebruik, afname van biodiversiteit en klimaatverandering. Ook archeologische waarden op het land en in het water gaan hierdoor achteruit.

Er komen wel meer technieken beschikbaar voor verbetering van de bodemstructuur en bodemvruchtbaarheid en betere mogelijkheden voor onderzoek, kennisdeling en monitoring.

Landbouw en Visserij

De agrarische sector is in Zeeland van oudsher van groot belang. Boerenbedrijven, ver- en bewerking, opslag en logistiek, toe- en aanleverende bedrijvigheid en kennisbedrijven en ook als werkgever is de sector van economisch belang voor Zeeland. De landbouw is in Zeeland ook veruit de grootste gebruiker van de ruimte. Het aantal landbouwbedrijven neemt licht af, terwijl de gemiddelde bedrijfsgrootte toeneemt. Niet alleen de economische voordelen van schaalvergroting, maar ook vergrijzing en ontgroening spelen daar een rol in.

De landbouw loopt steeds vaker tegen grenzen aan. Tekorten aan zoet water, achteruitgang van de bodemvruchtbaarheid, bodemstructuur en bodemweerbaarheid, waterkwaliteit, biodiversiteit (onder- en bovengronds), fijn stof, stikstof, fosfaat, etc. maar ook schaalvergroting, versnipperd grondeigendom en regelgeving spelen parten. Door de ontwikkelingen staat het verdienmodel onder druk en is een transitie naar andere productievormen noodzakelijk.

De Zeeuwse visserijsector bestaat uit zee- en kustvisserij, mossel- en oesterkweek, visserij met vaste vistuigen en sportvisserij. Door klimaatverandering verandert de visstand en is er sprake van een toename van invasieve exoten, plagen en ziektes. Ook neemt de waterkwaliteit af, zoals bijvoorbeeld in de Grevelingen.

Natuur en Landschap

De natuur in Zeeland is verweven in de verschillende Zeeuwse waardevolle landschappen. De natuur binnen deze verschillende landschappen is in kwaliteit en omvang nog niet op orde. De doelen voor veel Natura 2000-soorten en –habitats of leefgebieden worden nog niet gehaald. Met name de staat van instandhouding van soorten en habitats van buitendijkse gebieden en delen van de duinen zijn matig tot zeer ongunstig. De oorzaken zijn vooral stikstofdepositie, verstoring, tekort aan leefgebied, verdroging, verzuring en versnippering. De achteruitgang in de biodiversiteit lijkt wel minder snel te gaan door het huidige beleid maar extra inspanning is noodzakelijk. Het Natuurnetwerk Zeeland is nog niet voltooid en vraagt tot 2027 extra inzet om de benodigde gronden te verwerven en in te richten. Daarnaast is het realiseren van enkel het Natuurnetwerk onvoldoende om biodiversiteitsherstel te verkrijgen. De nadruk komt (inter-)nationaal meer te liggen op intensivering van het natuurbeleid via het steeds meer vervlechten van natuur met andere sectoren van de samenleving en de economie. De harde grenzen tussen "donkergroene" natuur binnen het natuurnetwerk dient meer en meer te vervagen en geleidelijk over te gaan te worden naar omringende functies waarbij natuur als een autonoom gegeven vanzelfsprekend wordt ("lichtgroene natuur"). Een en ander is onlosmakelijk verbonden aan de transitie naar een volhoudbare Zeeuwse landbouw waarbij naast instandhouding van het landbouwkundig gebruik de biodiversiteit een volwaardige plaats krijgt in combinatie met het noodzakelijke behoud en versterken van de verschillende Zeeuwse (cultuurhistorische) landschappen.

Erfgoed

Het Zeeuwse erfgoed is een belangrijke drager van onze identiteit. De talrijke monumenten, de landschapselementen, het cultuurlandschap, archeologische vondsten, streekproducten, verdrongen dorpen en streekdrachten zijn het niet alleen waard om behouden te blijven, maar dienen ook zo veel mogelijk ontsloten te worden. Doordat mensen erfgoed (fysiek of digitaal) kunnen beleven wordt het draagvlak om het te behouden en beschermen vergroot. Daarom zijn de Zeeuwse Erfgoedlijnen en het samenwerkingsverband Zeeuwse Ankers van groot belang en dat geldt ook voor het streven naar het verkrijgen van de status van UNESCO Geopark voor de Scheldedelta. Daarnaast liggen er nog vele kansen om het Zeeuwse erfgoed op innovatieve manier voor het publiek te ontsluiten.

Deltawateren

Door de aanleg van de Deltawerken is de waterveiligheid sterk verbeterd, maar er zijn wel problemen met de waterkwaliteit. Het watersysteem is erg veranderd. Er zijn verschillende waterbekkens ontstaan: zoet en zout, met en zonder getij. De waterbekkens kennen verschillende problemen zoals (blauw)algenbloei, overlast door exoten (o.a. Japanse oester) zandhonger of een zuurstofloze bodem.

Het Grevelingenmeer kampt met zuurstofloosheid, het Volkerak-Zoommeer met algenbloei en de Oosterschelde met zandhonger. In het Veerse Meer en Westerschelde is vooral de balans tussen verschillende functies van het water en de natuurwaarden een uitdaging. De Deltawateren maken deel uit van de Natura2000-gebieden, maar de instandhoudingsdoelen worden niet gehaald. Naast de al genoemde problemen spelen daarbij de waterkwaliteit, verstoring en predatie een rol.

De zeespiegelstijging neemt als gevolg van klimaatverandering op lange termijn (na 2050) toe met tenminste 1 tot 2 meter. De huidige strategie voor de kustverdediging voldoet voorlopig, maar op lange termijn niet meer. Strandsuppleties zijn vaker nodig om de veiligheid op peil te houden, maar zijn ook essentieel voor de Zeeuwse recreatie en de kwaliteit van de natuur. Klimaatverandering zorgt ook voor verandering van het ecosysteem van de Deltawateren, door hogere watertemperaturen, de hogere waterstand en op termijn ook door mogelijke veranderingen in het getij.

De verbetering van de waterkwaliteit is onzeker, vanwege de zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zoals PFAS. Daarnaast zijn ook microplastics en zwerfvuil een groeiend probleem voor de waterkwaliteit.

Watersysteem

De samenhang tussen de verschillende onderdelen en functies van de watervoorziening maakt een integrale aanpak nodig. De problemen en oplossingen van de watervraag en het wateroverschot uit bebouwd gebied, landbouw, natuur en industrie dienen afgestemd te worden.

De beschikbaarheid van zoetwater verschilt per gebied. In het oosten van Zeeland is door aanvoer zoetwater beschikbaar voor de landbouw. Dit wordt via het oppervlaktewatersysteem verspreid. Vanuit de Biesbosch wordt zoetwater aangevoerd via de zoetwaterleiding, waarvan fruitteeltbedrijven in de Bevelanden en de industrie gebruik maken. In de rest van Zeeland heeft 40% van het landbouwareaal de beschikking over aanvoer van zoetwater, de overige 60% is afhankelijk van regenwater.

De chemische en ecologische waterkwaliteit van de regionale wateren (Kaderrichtlijn Water, KRW) is nog niet op orde en de daarvoor benodigde uitvoeringsmaatregelen liggen niet op schema. De kwaliteit van het grondwater is overwegend goed. Voor de bescherming van het grondwater gelden algemene regels en zijn specifieke grondwaterwinnings- en beschermingsgebieden aangewezen. In een deel van het grondwater is een te hoge concentratie bestrijdingsmiddelen aanwezig (zoete grondwaterlichamen 'Kreek' en 'Dekzand').

Extreme neerslag komt steeds vaker voor, wat eisen stelt aan de capaciteit van het watersysteem om overlast te voorkomen. Extreme droogte zorgt voor een grote vraag van burgers en bedrijven naar zoet water. De technische mogelijkheden voor zoetwaterbuffering nemen wel toe. Door zeespiegelstijging nemen echter op termijn ook de kweldruk en verzilting toe.

Omgevingskwaliteit

De kwaliteit van lucht, stilte, water, veiligheid en bodem in Zeeland is redelijk goed, maar voldoet nog niet overal aan de normen en wordt ook nog niet overal positief beleefd. Verbetering van de gezondheid (of welzijn) wordt steeds meer het uitgangspunt. Voor dit brede milieubeleid is door het Rijk een aanvulling op de NOVI opgesteld: het Nationaal MilieubeleidsKader (NMK).

De luchtkwaliteit is de afgelopen decennia sterk verbeterd, omdat bedrijven en wegverkeer veel schoner zijn geworden. Desondanks speelt luchtverontreiniging nog een belangrijke rol bij gezondheidsproblemen. Wegverkeer, industrie (binnen en buiten Zeeland), landbouw en scheepvaart zijn in Zeeland de belangrijkste bronnen voor luchtverontreiniging. Het Schone Lucht Akkoord (SLA) zet in op gezondheidswinst door verdere verbetering van luchtkwaliteit. Dit heeft ook positieve effecten op de stikstofuitstoot. Daarnaast zal terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen ook bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Geluidhinder wordt in Zeeland vooral veroorzaakt door het wegverkeer en bedrijven. Hinder door laagfrequent geluid neemt toe en kan verder toenemen door aanleg van meer warmtepompssystemen in de woonomgeving.

De chemische en ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater voldoet niet aan de KRW-normen (Kaderrichtlijn water), maar de waterkwaliteit verbetert wel. Dit is het gevolg van toepassing van de best beschikbare technieken bij afvalwaterlozingen. Een negatieve ontwikkeling is dat er meer medicijnresten en nieuwe zeer zorgwekkende stoffen in het water voorkomen.

Risico's voor burgers als gevolg van opslag, productie, bewerking en transport van gevaarlijke stoffen zijn een continu aandachtspunt, maar er zijn in Zeeland geen gevallen van externe veiligheidsrisico's

Met opmerkingen [AB6]: Ook onder de normen kunne gezondheidseffecten voorkomen. Verder heb je te maken met mengel van verschillende toxische stoffen terwijl de normen betrekking hebben op één stof.

Met opmerkingen [AB7]: Er wordt veel hinder (stof, geluid en geur) ervaren in de Kanaalzone (volwassenenmonitor 2012 en 2016) en (momenteel) in een mindere mate in het Sloebied.

Met opmerkingen [AP8]: zijn er ook nog streefwaarde voor de (fijn)stof concentraties? deze vormen ook een verbetering voor de luchtkwaliteit en zorgen voor een gezondere leefomgeving. Er is tenslotte geen veilige norm voor fijnstof

Met opmerkingen [AP9]: Ook voor windmolens zijn er mogelijk aanwijzingen dat ze LFG produceren, ik weet dat ze op dit moment hier onderzoek naar doen, de toegenomen waarde van LFG door windmolens.

die zo ernstig zijn dat sanering nodig is. Lokaal zijn er wel verhoogde groepsrisico's. Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor neemt toe. Door deze toename is de kans op incidenten groter.

Een andere nieuwe milieufactor is elektromagnetische straling. In 2020 kennen we meerdere systemen voor mobiele communicatie (o.a. 4G, 5G), naast diverse andere toepassingen van draadloze communicatie. Deze draadloze communicatiesystemen veroorzaken stralingsbelasting voor mensen, dieren en natuur door elektromagnetische straling. De stralingsbelasting zal naar verwachting toenemen omdat voor elke gemeente een dekking van 98% het doel is. Een deel van de bevolking ervaart gezondheidsklachten door straling.

Met opmerkingen [AP10]: hoeveel jaar hebben we al TV? zo nieuw is deze milieufactor niet!

Met opmerkingen [AB11R10]: Verschil is dat een moderne tv zelf geen straling uitzendt. Maar je hebt gelijk. Er is te veel nadruk op 4 en 5G.

Met opmerkingen [AP12]: hoe zit het met gezondheidsklachten van fijnstof? houtrook? geluid door warmtepompen en andere LFG bronnen. Volgens mij past het niet in een visie om dit specifiek te benoemen.

Landschap

Het Zeeuwse landschap wordt gemiddeld hoog gewaardeerd door inwoners en toeristen, maar het is ook voortdurend in ontwikkeling. Een deel van de landschaps- en cultuurhistorische elementen is beschermd om ze te kunnen behouden. Het gaat zowel om groene landschapselementen zoals natuur, bos en erfbepanting als om aardkundig waardevolle elementen en cultuurhistorisch waardevolle structuren en gebouwen zoals Deltawerken, polders, dijken, historische boerderijen, buitenplaatsen, vliedbergen, molens en vestingwerken. Bestaande elementen verliezen voor een deel hun functie en kunnen dan in verval raken, waardoor de kwaliteit van het landschap afneemt. Nieuwe ontwikkelingen als gevolg van energietransitie, klimaatverandering en de landbouwtransitie zullen het landschap ook veranderen.

3.3. Hoofdpijnen aanpak

Ondergrond

Om de kwaliteit van de ondergrond en alles wat zich daar-in bevindt te behouden, is bescherming en verbetering nodig. Behoud van bodem- en grondwaterkwaliteit, archeologische, aardkundige en cultuurhistorische waarden wordt verzekerd. Provincie en gemeenten leggen vast waar de waarden zich bevinden en zorgen voor de bescherming tegen aantasting. Verbetering van de fysische, chemische en biologische bodemkwaliteit wordt gecombineerd met activiteiten voor recreatie, kringlooplandbouw, klimaatadaptatie, biodiversiteit en aardkundig erfgoed. Waar nodig worden milieuproblemen gebiedsgericht aangepakt. Alle betrokken partijen dragen bij aan de kwaliteitsverbetering. Provincie en gemeenten zien toe op bodemsaneringen.

Landbouw

De landbouw ontwikkelt zich tot een volhoudbare bedrijfstak: economisch sterk, aangepast aan de klimaatverandering en in balans met de omgeving. Deze ontwikkeling draagt ook bij aan natuur- en landschapswaarden. De sector, grondeigenaren, overheid en andere betrokken partijen werken de aanpak samen uit in een programma landelijk gebied. De ontwikkelingsstrategieën voor grondgebonden, niet-grondgebonden landbouw en aquacultuur worden door de overheid vastgelegd.

Natuur

Bestaande natuurwaarden binnen en buiten de aangewezen natuurgebieden worden beschermd door de overheid. Een effectieve nationale en regionale aanpak van de stikstofuitstoot is een belangrijke voorwaarde voor verbetering van natuurwaarden. In de aanpak werken overheden, terreinbeheerders en economische sectoren gebiedsgericht samen aan een oplossing.

Terreinbeheerders zorgen voor het beheer van de natuurgebieden en recreatieve meerwaarde door optimale toegankelijkheid, beleefbaarheid en vindbaarheid. De provincie zorgt voor de voltooiing van het Natuur Netwerk Zeeland (NNZ) en samen met de terreinbeheerders voor verbetering van de kwaliteit van de gebieden. Een belangrijk deel van de natuurwinst wordt buiten het NNZ gerealiseerd. In het stedelijk gebied door natuurinclusief inrichten door gemeente, ontwikkelaars en woningcorporaties. In het landelijk gebied door natuurinclusieve landbouw en in combinatie met klimaatadaptatie.

Deltawateren

Via het samenwerkingsverband Zuidwestelijke Delta wordt gewerkt aan het realiseren van een veilige, economisch aantrekkelijke en ecologisch gezonde delta. De voorkeursstrategie voor de Zuidwestelijke Delta wordt voortgezet en de herijking hiervan (in 2026) wordt met alle betrokken partijen samen opgesteld om vanuit het (ruimte)gebruik van de wateren en randen te kunnen blijven anticiperen op klimaatverandering en zeespiegelstijging. Het uitgangspunt hiervoor is de Gebiedsagenda ZWD2050.

Dit is een samenhangend integraal ontwikkelperspectief om de toekomstige uitdagingen in de delta het hoofd te bieden. In bestaande en nieuw te vormen coalities in het gebied worden de handelingsperspectieven vormgegeven en kennis ontwikkeld.

Specifiek voor het Veerse Meer wordt door betrokken overheden – door middel van een intensief participatietraject – gewerkt aan de gebiedsvisie Veerse Meer 2020-2030. In juli 2020 heeft dit geleid tot het formeel vastleggen van omgevingskwaliteiten, richtinggevende principes en overgangsbeleid, die bepalend zijn voor lopende en toekomstige ontwikkelingen (<https://www.zeeland.nl/digitaalarchief/1b2061df20ae>). Deze zullen tot kaderstellende regels leiden in de provinciale omgevingsverordening dan wel in gemeentelijke omgevingsplannen.

Watersysteem

De kwaliteit van oppervlakte- en grondwater wordt stapsgewijs verbeterd om in 2027 te voldoen aan de Europese KRW-normen. De kaders zijn doorvertaald in regels van rijk, provincie en waterschap. De aanpak voor oppervlaktewater loopt via het waterschapsbeheerprogramma van het waterschap, maar vraagt ook inspanning van andere partijen. Gemeenten zorgen voor het stedelijk waterbeheer.

Evenwicht houden in gebruik en aanvulling oppervlakte- en grondwater is een grote opgave door de klimaatverandering. Dit vraagt om aanpassing van het watersysteem om meer water te kunnen vasthouden en om gebruik aan te passen aan de beschikbaarheid van zoetwater. In het Deltaplan Zoetwater wordt hier door gebruikers en overheid samen een oplossing voor gezocht.

Omgevingskwaliteit

De kwaliteit van lucht, water, bodem, geluid en veiligheid is redelijk goed in Zeeland, maar voldoet nog niet overal aan de normen. In het provinciaal milieuprogramma zijn doelen en acties opgenomen om de milieukwaliteit verder te verbeteren. Het Schone Lucht Akkoord zet in op gezondheidswinst door verdere verbetering van luchtkwaliteit. Provincie en gemeenten zijn verantwoordelijk voor het milieubeleid en bijbehorende regelgeving. Waar nodig wordt een milieuproblemen gebiedsgericht aangepakt. De uitvoering, toezicht en handhaving lopen voornamelijk via de omgevingsdiensten (Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland en DCMR milieudienst Rijnmond). Het is belangrijk dat er goede en adequaat georganiseerde en functionerende omgevingsdiensten voor Zeeland werkzaam zijn, om de bredere doelstellingen te kunnen halen.

Landschap en erfgoed

De bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten worden beschreven, beschermd en beleefbaar gemaakt. Overheid en ondernemers houden bij de locatiekeuze en ontwerp voor nieuwe activiteiten rekening met deze kernkwaliteiten. Het doel is dat de ontwikkeling landschap en erfgoed benutten als inspiratiebron en bijdraagt aan versterking daarvan.



Hoofdstuk 4. EEN DUURZAME EN INNOVATIEVE ECONOMIE

4.1. Samenhang en uitdaging

Samenhang

De unieke ligging van Zeeland biedt kansen voor innovatieve en duurzame ondernemingsvormen, voor alternatieve vormen van vervoer. Er is altijd ruimte om te pionieren. Veel Zeeuwen vinden werk in de toeristenbranche, het MKB en de industrie.

In een circulaire Zeeuwse economie vinden de verschillende branches elkaar en moeten zij op een ander niveau samenwerken, niet alleen als leverancier/afnemer van een grondstof, energie of eindproduct, maar ook van het restproduct.

De circulaire economie beïnvloedt niet alleen de hele menselijke samenleving maar is ook van grote invloed op het milieu en de bodem. Op de transportsector en op de provinciale infrastructuur. Op de energievoorziening en –behoefte. Er ontstaat werkgelegenheid in nieuwe sectoren. Circulaire economie raakt aan alle sectoren waarin werk wordt verzet, dus aan alle andere uitdagingen binnen de Omgevingsvisie.

De uitdaging: 2050

In 2050 heeft Zeeland net als de rest van Nederland een circulaire economie. De meeste sectoren maken gebruik van reststoffen die door andere onbenut zijn gelaten, dan wel zijn uitgestoten als afval. Hierdoor staan de sectoren niet langer op zichzelf maar houden ze contact met andere branches. Nieuwe productieprocessen maken dit rendabel. Grondstoffen hebben in de biobased economie zoveel mogelijk een groene herkomst. Ze worden als dat kan, in Zeeland geteeld en leveren aan regionale afnemers.

Het Zeeuwse onderwijs sluit aan op de arbeidsmarkt. Het bedrijfsleven biedt werk op maat.

De infrastructuur is modern en betrouwbaar en biedt ruimte aan CO₂-neutraal vervoer via verschillende modaliteiten. Hierbij is een belangrijke plaats ingenuimd voor buisleidingen van en naar industrieën en bedrijven; ook tussen de verschillende haventerreinen. Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt alleen nog plaats op ruime afstand van woongebieden.

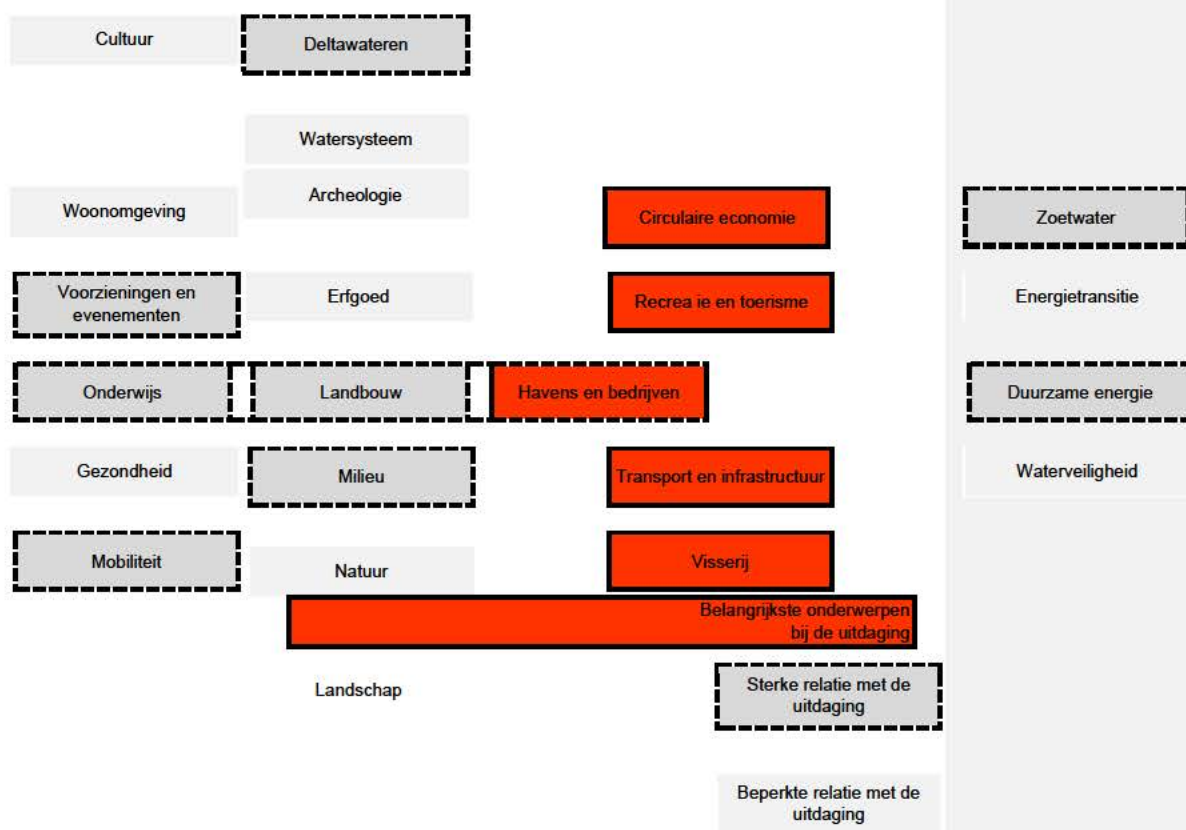
De haven- en industriegebieden bieden plaats aan clusters van productiebedrijven. Ook elders heeft een concentratie van bedrijventerreinen plaatsgevonden. Hierdoor wordt de mooie omgeving van andere delen van Zeeland ontzien.

In Zeeland wordt werk gemaakt van innovatie. Er zijn financieringsvouchers beschikbaar en ondernemers nemen deel aan kennistrjecten, waarbij samen met onderwijsinstellingen en studenten wordt gewerkt aan oplossingen voor concrete uitdagingen. Zeeuwse experimenten en proeftuinen in alle sectoren dragen substantieel bij aan de Nederlandse economie.

Zeeuwse bedrijfsvormen in alle sectoren spelen actief in op actuele ontwikkelingen. Bedrijfsvormen die grotendeels afhankelijk zijn van natuurlijke omstandigheden, zoals de visserij, opereren duurzaam en houden in hun bedrijfsvoering rekening met de natuurwaarden.

Deze uitdaging sluit aan bij de NOVI-prioriteit 'Duurzaam economisch groeipotentieel'. In de Zeeuwse Omgevingsvisie krijgen het MKB en de havens extra aandacht.





4.2. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Verdienvermogen en werkgelegenheid

Zeeland is een veelzijdige provincie met een groenblauw en landelijk karakter waar verschillende economische sectoren een belangrijke rol spelen. Deze sectoren zijn toerisme, de industrie, landbouw, visserij, transport en daarbij nog diverse ondersteunende sectoren. Zeeland heeft een

gunstige kostenstructuur en financieringsmogelijkheden. Ook kent de regio een hoogwaardige onderwijsinfrastructuur. Het Bruto Regionaal Product van Zeeland bedraagt 2,18% van het bruto nationaal product. Een groot deel van de Zeeuwse economie is gekoppeld aan de zeehavens. Indirect is 18% van de Zeeuwse werkgelegenheid en 46% van de Zeeuwse toegevoegde waarde gekoppeld aan de havens. North Sea Port is de derde zeehaven van Europa op basis van toegevoegde waarde.

Wat betreft werkgelegenheid is het midden- en kleinbedrijf (MKB) de motor van de Zeeuwse economie. Voor wat betreft toegevoegde waarde zijn dat de havens en industrie. Er is een goed havencomplex en nichemarkten. Er zijn weinig middelgrote ondernemingen. Het MKB scoort onder het Nederlands gemiddelde wat betreft innovatie. Publieke investeringen in de sector Research & Development zijn laag. De Zeeuwse bevolking telt minder hoogopgeleiden dan het landelijk gemiddelde.

Effecten COVID19

Door het relatief grote aandeel van de industrie in de Zeeuwse economie, behoort Zeeland tot de vier zwaarst getroffen provincies door de gevolgen van de COVID19 pandemie. Zeeuwse bedrijven hebben te kampen met de gevolgen van de maatregelen die rijksoverheden hebben genomen om de gezondheids crisis te beheersen. Deze maatregelen hebben grote economische gevolgen en leiden vervolgens ook tot effecten op sociaal, cultureel, maar ook ecologisch gebied.

De Nederlandse industrie is sterk geïnternationaliseerd en daardoor gevoelig voor verstoringen in de wereldeconomie. Andere sectoren die in Zeeland ook zwaar getroffen worden, zijn het MKB, detailhandel, horeca en cultuur. Op korte termijn heeft dit aanzienlijke negatieve effecten op verdienvermogen en werkgelegenheid. De impact van de pandemie op langere termijn, is nog onzeker.

Circulaire economie

De regionale kansen voor een circulaire economie liggen met name in de bouw en verblijfsrecreatie (MKB), industrie en maintenance en voorbeeldwerking via inkoop- en aanbesteding / duurzame grond- weg- en waterbouw door de overheden, bijvoorbeeld door circulaire projecten in de Zuidwestelijke Delta. De eerste circulaire projecten zijn opgestart. Daarmee zijn successen behaald die passen in de ontwikkeling van de gestelde doelen. Het gaat onder andere om het circulair bouwen, kennisuitwisseling en projecten voor industriële symbiose.

Zoetwaterschaarste heeft een samenwerking tot gevolg die resulteert in plannen voor een robuust watersysteem in Zeeuws-Vlaanderen. Bestaande samenwerkingen in de regio werken goed (mede dankzij de schaal van de regio kennen partijen elkaar en kennen de mensen in het netwerk elkaar).

Er is een toenemende aandacht voor 'natuurlijk kapitaal' en 'regionale kwaliteit' en ook een toenemende schaarste aan zoet water, grondstoffen en zeldzame materialen. IT en datamanagement (waaronder blockchain) nemen toe in kracht en dienen de transitie naar een circulaire economie als het gaat om efficiënte(re) inzet van grondstoffen, minder afhankelijkheid van primaire grondstoffen en het ondersteunen van product-as-a-service.

Er liggen veel kansen in de transitie naar een circulaire economie. De chemiesector heeft te maken met een mondiale concurrentiestrijd en een opgave in de energietransitie. De recreatie- en toerismesector is sterk in beweging en er ligt een vraag om kwaliteitsverbetering en een gemeenschappelijke infrastructuur. Tevens is er sprake van een toenemende havensamenwerking, ook internationaal.

Milieueffecten

Alle economische sectoren beïnvloeden op de een of andere manier het milieu. Ook andere ontwikkelingen zorgen mogelijk voor veranderingen van de milieukwaliteit. Daarbij kan gedacht worden aan: energietransitie, CO2-reductie, circulaire economie, meer duurzame economie, technologische ontwikkelingen, klimaatverandering met extreme weersomstandigheden, digitalisering, deregulering, actuele en nieuwe milieuproblemen, burgerparticipatie, draagkracht natuur en ruimte en gezondheid. In Zeeland is er een goede balans tussen milieukwaliteit en bedrijvigheid. Het is van belang om dit in de toekomst minimaal te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Met name terugdringen van de stikstofuitstoot is nodig om meer ontwikkelruimte voor economische activiteiten te creëren.

Bereikbaarheid

Er zijn grote regionale verschillen qua bereikbaarheid. De gebieden nabij de Zeeuwse spoorlijn en A58 hebben betere verbindingen en meerdere reisopties, waar dat in andere gebieden beperkt is. De grensoverschrijdende verbindingen zijn beperkt. De reistijd naar de Randstad en Noord-Brabant is over spoor (aanpassing dienstregeling) en weg (maximumsnelheid naar 100 km/u) is de laatste jaren toegenomen. Met betrekking tot vestigingsklimaat is dit een zorg. Over spoor is de reistijd per eind 2021 verbeterd.

In Zeeland ligt ongeveer 400 km aan Rijkswegen, 400 km aan provinciale wegen en 3.500 km aan waterschapswegen. De weginfrastructuur is op orde, maar er dreigt een toename van opstoppingen op de A58 en het knooppunt A58/A4 op de grens van Zeeland en Noord-Brabant.

Voor het huidige openbaar vervoer geldt een mobiliteitsgarantie, wat inhoudt dat tussen ca 6 uur 's morgens en ca 11 uur 's avonds in ieder dorp elk uur een bus of haltetaxi (op afroep) rijdt. De steden zijn verbonden via bus of trein. Het openbaar vervoer staat onder druk door een afnemende vraag en toenemende kosten.

Er is een transformatie nodig naar een vorm van openbaar vervoer waarin personenvervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO-vervoer), haltetaxi's en lijndiensten worden gecombineerd. Ook verwachten we een afname in de groei van autobezit en een toename van autobezit. Betere technieken zorgen voor een slimmer mobiliteitssysteem. Er is een toename van mogelijkheden voor werken, studeren of dienstverlening op afstand.

Verkeersveiligheid is een blijvend belangrijk thema, zowel in weginrichting als in verkeersgedrag. Incidenten in combinatie met piekdagen kunnen leiden tot grote verstoringen. De lokale infrastructuur naast het hoofdnetwerk kan verkeersstromen slechts beperkt overnemen. Ons wegennet, maar ook ons spoor zijn daarmee weinig robuust. Ook extreme weersomstandigheden en klimaatverandering beïnvloeden de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Zeker voor hulpdiensten kan dit problematisch zijn. Ook bij grote incidenten zijn de vluchtroutes beperkt.

De grote zeehavens zijn voor het goederenvervoer goed bereikbaar over het water. Goederenvervoer per spoor is goed mogelijk richting het Nederlandse en Belgische achterland.

Onderwijs

Voor de basisscholen in Zeeland is de grootste krimp voorbij en blijft de situatie redelijk stabiel. In sommige regio's hebben de middelbare scholen nog wel te maken met een afname van het aantal leerlingen. Op gemeentelijk niveau ligt de nadruk op schaalvergroting (kwaliteit onderwijs) en integrale huisvesting (IKC's). In heel Zeeland is het vinden van genoeg leerkrachten een grote uitdaging, onder andere door de vergrijzing. Dit geldt ook voor het aantal docenten in het voortgezet onderwijs. In Zeeuws-Vlaanderen is er last van 'concurrentie' door Belgische scholen.

In afwijking van de nationale cijfers heeft bijna de helft van de beroepsbevolking in Zeeland een middelbare beroepsopleiding en zijn lager- en hoger-opgeleiden gelijk verdeeld.

Initiatief Startersgroep (gefinancierd door gemeenten, provincie en onderwijs) werkt samen met de provincie aan structurele financiering vanuit het Rijk. Hoger- en beroepsonderwijs is er in Zeeland op alle niveaus. Met name het hoger en universitair onderwijs trekt ook studenten van buiten Zeeland, waaronder internationale studenten. Bereikbaarheid van schoollocaties is daarbij een aandachtspunt, omdat dit van invloed is op de keuze van scholieren. In het MBO ligt de nadruk op de ontwikkeling van praktijkroutes (leren en werken in de regio, in samenwerking met netwerk van lokale bedrijven). De inzet van hybride docenten (mensen uit bedrijfsleven die deels lesgeven aan mbo-leerlingen) is een goede ontwikkeling. Er zijn nieuwe beroepen in opkomst waar ook steeds meer aandacht voor komt.

Onderzoek

De combinatie van onderwijs en onderzoek is van groot belang voor de kern van economisch Zeeland: energie, water en food. Versterking van de onderwijskolom (PO-VO-MBO-HBO-WO), doorlopende leerlijnen en kennisinfrastructuur is daarvoor nodig. Het Zeeuws hoger onderwijs werkt onder andere nauw samen met de Universiteit van Gent, Wageningen Universiteit, Universiteit van Utrecht en Technische Universiteit Eindhoven. In kennis- en innovatienetwerken komen bedrijven en kennisinstellingen samen. Kansen die het bedrijfsleven ziet en vragen waar bedrijven in de praktijk tegenaan lopen, vormen de basis voor gezamenlijke onderzoeksprojecten en nieuwe opleidingen.

Arbeidsmarkt

Er is een tekort aan arbeidskrachten in alle sectoren en op alle niveaus. Er is sprake van een lage werkloosheid, maar er zitten toch meer dan 12.000 mensen in een uitkeringssituatie. De krapte is wel aan het afnemen. Er is nog veel onbenut potentieel: een hoog aandeel statushouders in de bijstand en jongeren die wegtrekken in verband met een opleiding buiten de provincie en niet meer terugkomen. Door de lage werkloosheid lijkt het probleem klein, maar het echte probleem is dat bedrijven worden beperkt in hun groei en succes door gebrek aan personeel.

Een overkoepelende aanpak wordt opgezet door betrokken partijen vanuit een Aanvalsplan Arbeidsmarkt. Ook zijn er grensoverschrijdende belemmeringen door wet- en regelgeving. Het imago van Zeeland als goede plek om te wonen, studeren, werken wordt beter.

Landbouw

De landbouwsector is van economisch belang en beschikt in Zeeland over een relatief vruchtbare bodem, geschikt klimaat en goede verbindingen over weg en water. De bruto toegevoegde waarde van de landbouw (inclusief bosbouw en visserij) schommelt tussen de 400 en 600 miljoen euro per jaar en stijgt gemiddeld licht. Het aantal banen in de landbouw en toeleverende bedrijven bedraagt 9500.

Klimaatverandering brengt verzilting, hitte- en wateroverlast en tekort aan zoet water met zich mee. In combinatie met wet- en regelgeving, kostprijs-, markt- en ketenontwikkeling, bedrijfsvergroting en gebrek aan opvolging, wordt het ondernemen er voor de boer niet makkelijker op. Door vergrijzing en ontgroening zien we een afname in het aantal agrarische bedrijven.

Er komen steeds betere technieken beschikbaar voor productieverhoging. De vraag naar duurzaam geproduceerde levensmiddelen neemt toe.

Visserij

De Zeeuwse visserijsector levert een bijdrage aan de voedselvoorziening van de wereldbevolking in de vorm van kwalitatief hoogwaardig, duurzaam gevangen en gekweekte vis, schaal- en schelpdieren. De ambitie voor Zeeland is om in 2050 een moderne, goed uitgeruste, economisch gezonde en duurzaam opererende visserijsector te hebben die in zijn bedrijfsvoering rekening houdt met de natuurwaarden. Waar mogelijk vindt synergie plaats tussen visserij en natuur.

Recreatie en toerisme

Recreatie en toerisme zijn zeer belangrijk voor Zeeland, als pijlers voor de economie, werkgelegenheid en leefbaarheid. Circa 9,2% van de totale werkgelegenheid in Zeeland houdt verband met deze sector (16.700 banen). Het aantal overnachtingen lag in 2018 op 18,6 miljoen en is sinds 2012 stijgend. Per jaar zijn er rond de 43 miljoen dagbezoeken, veelal ook van eigen inwoners. De totale bestedingen van deze verblijfs- en dagtoeristen ligt rond de 1,85 miljard. Deze bestedingen landen niet alleen in de logies en horeca, maar ook in sectoren als (detail)handel, vervoer en zakelijke dienstverlening.

De Zeeuwse stranden zijn de belangrijkste toeristische trekker. Zeeland beschikt over de schoonste en veiligste stranden van Europa en de stranden zijn van grote economische waarde voor Zeeland. Zeeland heeft daarnaast een veelzijdig aanbod. De provincie scoort hoog op het gebied van (buiten)recreatie (vooral wandelen en fietsen), watersport (vooral actieve sporten, zoals kitesurfen en duiken) en gastronomie. Het Zeeuwse duin- en cultuurlandschap, met haar stranden, historische kernen en het omliggende platteland is het decor van beleving voor onze gasten.

De toeristische infrastructuur en toegankelijkheid van alle verschillende vormen van activiteiten en routes (wandelen, fietsen, ruiterspaden, MTB etc.) is in de basis op orde en het beheer en onderhoud, ook van de routefinformatie, is van een goede kwaliteit. Dit geldt niet alleen voor de kust, maar ook voor de andere delen van Zeeland. Deze infrastructuur versterkt voor onze gasten de beleving op de rand van land en water, door mogelijkheden als buitendijks fietsen, vervoer over water door veerdiensten, pontjes en goede duiklocaties.

Een grote impact op het toerisme aan de Zeeuwse kust is de verwachte toename tot 2030 van het aantal bezoekers. De vraag is hoe Zeeland wil omgaan met deze maatschappelijke uitdaging. Een dergelijke prognose heeft immers ruimtelijk en sociaal grote effecten. Inspelen op een dergelijke prognose is belangrijk willen we de huidige kwaliteit van onze leefomgeving behouden en de ingezette koers tot versterking van Zeeuwse Kustkwaliteit bereiken. De huidige economische crisis als gevolg van de coronamaatregelen onderschrijft het belang van een toekomstbestendige en robuuste sector,

maar ook het belang van meer inzicht in onze gasten en de impact van bezoekersstromen op natuur/landschap, economie en leefbaarheid. Hierdoor kunnen we immers bepalen of de bestemming Zeeland in balans is en welke toekomstige ontwikkelingen er zijn. Er is sprake van een turbulente markt, die sterk onder invloed is van externe factoren.

Transport en infra

Zeeland kent een hoofdnetwerk infrastructuur van hoofdwegen, vaarwegen, railwegen, kabels en leidingen en een vliegveld. Deze hebben verbindingen met rijkswegen, Vlaamse netwerken, vaarwegen naar de Rotterdamse, Gentse en Antwerpse havens en treinverbindingen naar de Randstad.

De bereikbaarheid en doorstroming van het wegverkeer zijn in de 21e eeuw aanzienlijk verbeterd door bijvoorbeeld de aanleg van de Westerscheldetunnel en de verdubbeling van de Sloeweg en Tractaatweg.

De digitalisering en robotisering van mobiliteit zullen effect hebben op inrichting van weginfrastructuur en op het systeem van laadpunten. Mogelijkheden voor versterking van de transportinfra op de lijn Rotterdam – Antwerpen worden onderzocht. Er is een toenemende behoefte van transport van goederen in vloeistof- of gasvorm in plaats van in traditionele vormen.

In Zeeland gaat meer dan 50% van het goederenvervoer via binnenvaartschepen. Met de uitbreiding van de capaciteit van de Volkerak- en Krammersluizen is een belangrijk knelpunt verdwenen. In tijden van extreme en langdurige droogte kan de mobiliteit van de binnenvaart belemmerd worden door lage waterstanden in de rivieren in het oosten en midden van het land. Ook voor de scheepvaart via het Kanaal Gent-Terneuzen kan dit effect hebben.

Het transport per spoor is nog gering van omvang (8%). Dat heeft onder andere te maken met twee knelpunten, namelijk met de ontbrekende rechtstreekse verbindingen met Antwerpen (Veza) en Gent (KGT). Er is wel een toename te verwachten van het vervoer van gevaarlijke stoffen over autowegen, spoor- en vaarwegen.

Verdere verwachtingen zijn een doorontwikkeling van bedrijvigheid en een toename van het vervoer per spoor, water en buisleiding in de Kanaalzone (Seine-Schelde verbinding, Rail Gent – Terneuzen, fietssnelweg Zelzate – Terneuzen). Daarnaast is er sprake van een toenemende aandacht voor milieukwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en circulariteit.

4.3. Hoofdlijnen aanpak

Naar een duurzame en innovatieve economie is het hoofddoel van deze maatschappelijke uitdaging. Hiervoor zijn we als regio afhankelijk van de afspraken die nationaal en internationaal (o.a. EU en OESO) gemaakt worden om de randvoorwaarden te creëren waarin bedrijven hun activiteiten verduurzamen. Het Nationaal MilieubeleidsKader (NMK) beschrijft de nationale uitgangspunten en bouwstenen die nodig zijn om de ambities op het gebied van milieu nader vorm te geven en uit te werken. Een gelijk speelveld (level playing field) binnen Nederland en de landen om ons heen zorgt voor een blijvend aantrekkelijk vestigingsklimaat zonder oneerlijke concurrentie. De verduurzaming van de economie biedt daarnaast mogelijkheden voor de regio om in te spelen op de bij de verduurzaming horende kansen. Dit vraagt innovatie. Een belangrijke voorwaarde hierbij is een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven waar een multimodale ontsluiting van onze bedrijventerreinen deel van uitmaakt. De in het verleden rondom de Kanaalzone gemaakte afspraken (ROM Kanaalzone) kunnen hierbij behulpzaam zijn.

Voor het uitvoeren van het economisch beleid sluiten wij aan bij Europese en nationale programma's. De Regionale InnovatieStrategie (RIS3) voor Zuid-Nederland geeft richting aan de inzet van regionaal beschikbare Europese overheidsmiddelen, gekoppeld aan rijks- en provinciale middelen uit Nederland en bevordert op deze manier ook de samenwerking tussen EU, Rijk en regio. RIS3 wil voor een impuls zorgen in de vijf grote maatschappelijke transities die in Zuid én op (inter)nationale schaal spelen: energie, grondstoffen, klimaat, landbouw en voeding en gezondheid. Daartoe bevordert de RIS innovatie die uitgaat van de specifieke economische, technologische en maatschappelijke kracht van Zuid, die economische en/of maatschappelijke impact heeft én bijdraagt aan versnelling van de transities. Innovatie wordt daarbij breder opgevat dan alleen technologische vernieuwing. Binnen de innovatieketen richt de RIS zich vooral op ontwikkeling van diensten en producten door het MKB.

Deze producten en diensten kunnen zowel worden geïmplementeerd in Zuid-Nederland als worden opgeschaald voor een (inter)nationale markt.

Binnen Zeeland wordt vraag en aanbod van bedrijventerreinen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Zo wordt een kwantitatieve én kwalitatieve mismatch voorkomen. Hiervoor wordt iedere drie jaar een prognose opgesteld waarin de behoefte voor de volgende 10 jaar wordt bepaald. Deze prognose is een uitgangspunt voor de regionale bedrijventerreinenprogrammering van de gemeenten. Hierin worden regionaal afspraken gemaakt over ontwikkeling, uitbreiding en herstructurering van bedrijventerreinen. Herstructurering is noodzakelijk om bestaande en verouderde terreinen aan te passen aan de actuele vraag. Hiermee wordt verpaupering van bestaande terreinen tegengegaan en kan nieuwe aanleg worden beperkt. Op veel bedrijventerreinen staat verduurzaming nog in de kinderschoenen. Voor de aanpak van herstructurering en verduurzaming heeft de provincie de subsidieregeling Fonds Impuls Bedrijventerreinen (FIB) beschikbaar.

Door de natuurvriendelijke inrichting van bedrijfsterreinen en natuurinclusief bouwen verbetert de biodiversiteit. De havens en industrie kunnen biobased grondstoffen uit de regio gebruiken, wat perspectief biedt voor de landbouw. Door de inzet op volhoudbare landbouw ontstaat ruimte voor een eerlijkere prijs voor de landbouwproducten in combinatie met een duurzamere productie.

Zeeland heeft aantrekkelijke natuur die een positief effect kan hebben op de provincie als vestigingsplaats. Een goede treinverbinding met de rest van Nederland en een goed cultuuraanbod kunnen daar ook behulpzaam bij zijn. Daarmee kan de vergrijzing die zorgt voor het uit balans raken van vraag en aanbod van werknemers maar ook voor de afname van vrijwilligers, worden tegengegaan. Daarnaast zullen nieuwe werknemers van buiten Zeeland ook in de toekomst hard nodig blijven.

Door een goed fietsnetwerk met snelfietspaden wordt een alternatief geboden voor de auto en een bijdrage geleverd aan de energietransitie, de leefbaarheid en de gezondheid van de Zeeuwen.



Hoofdstuk 5. KLIMAATBESTENDIG EN CO2-NEUTRAAL ZEELAND

5.1. Samenhang en uitdaging

Samenhang

Het Zeeuwse land ligt in zee, zo luidt ook de slogan van de Provincie.

Maar het land in zee is kwetsbaar voor de veranderingen in het klimaat. Het opwarmen van de aarde zorgt voor perioden van langdurige droogte. Een temperatuur van 30 graden in de zomer is niet meer uitzonderlijk. Overvloedige regenval is dat al evenmin, met alle gevolgen van dien voor de bodem, zowel voor de landbouw als in de steden. Door de wereldwijde opwarming van de aarde stijgt de zeespiegel gestaag. Dat is niet alleen een bedreiging voor de strandrecreatie maar ook van de veiligheid. Het enige wat wij zelf kunnen doen aan deze grote milieuveranderingen is zelf zo min mogelijk bijdragen aan de temperatuurstijging door minder CO₂ uit te stoten en massaal over te stappen op andere dan fossiele energie bij alles wat we doen.

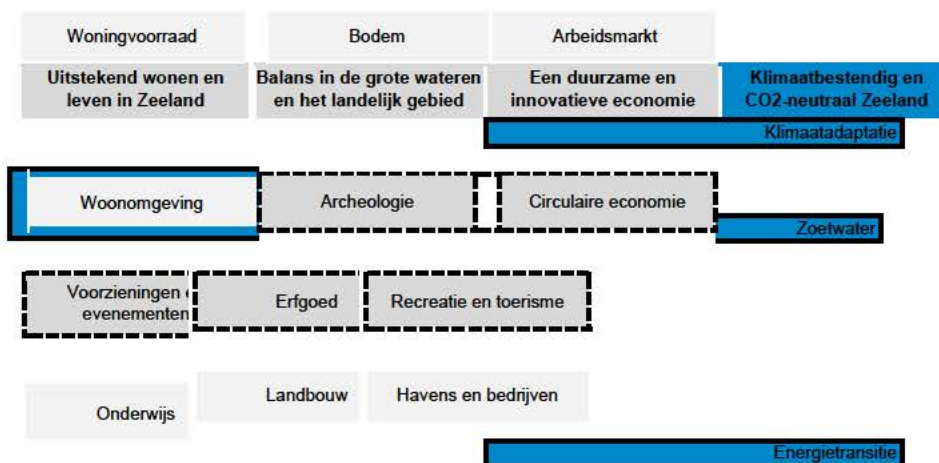
Deze maatschappelijke uitdaging is de grootste van de vier. De klimaatverandering en de maatregelen die noodzakelijk zijn om het dagelijks leven in Zeeland veilig te stellen hebben gevolgen voor alle Zeeuwen en daarnaast voor de natuur, het grondgebruik en de economie in de ruimste zin van het woord.

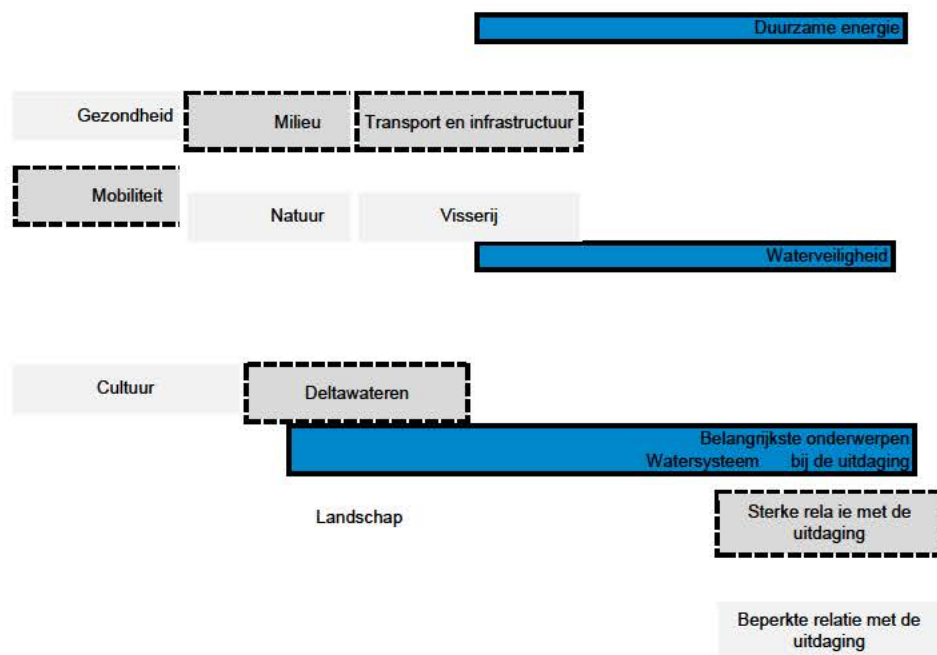
De uitdaging: 2050

In 2050 is Zeeland klimaatbestendig en waterrobuust, overeenkomstig het in 2019 door alle Zeeuwse overheden ondertekende convenant Klimaatadaptatie Zeeland. De verschillende overheden zorgen hiermee samen voor een zo groot mogelijke beperking van schade door hittestress, wateroverlast, droogte en overstromingen. Bij de aanleg van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, het opknappen van bestaande bebouwing, vervanging van rioleringen en onderhoud van wegen wordt dit een belangrijk aandachtspunt.

Zeeland stoot vrijwel geen CO₂ en andere broeikasgassen uit. Industrie, mobiliteit, verwarming en elektriciteitsproductie zijn nagenoeg fossielvrij en/of CO₂ vrij.

Deze uitdaging heeft raakvlakken met alle onderwerpen in de Omgevingsvisie en sluit geheel aan op de NOVI-prioriteit 'Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie'.





5.2. Huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert. Hierdoor neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. Dat levert risico's op voor onze economie, gezondheid en (water)veiligheid. In 2019 zijn de risico's in beeld gebracht via klimaatstresstesten. De klimaatstresstesten zijn gebruikt voor het voeren van een risicodialog waar de effecten worden gewogen van maatschappelijke ontwrichting, schade en slachtoffers tot lokale overlast en hinder. Belangrijke opgaven zijn het opvangen van extreme neerslag, voldoende zoetwater beschikbaar houden en zorgen voor verkoeling bij hitte.

Om een indruk te geven van wat er nodig is om de kwetsbaarheden voor klimaatverandering op te vangen zijn mogelijke acties verkend. De acties vormen een eerste indicatie van zaken die in de Klimaatadaptatiestrategie Zeeland opgenomen kunnen worden. Deze strategie wordt door alle Zeeuwse overheden opgesteld en nadien geborgd in beleid, regelgeving en uitvoering.

Energietransitie

Om klimaatverandering tegen te gaan is wereldwijd, in Europees én in nationaal verband (Klimaatakkoord) afgesproken om de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen in 2030 met 50% te beperken. Hier is een transitie in onze energievoorziening voor nodig. Minder energie en warmte gebruiken is de eerste stap. De tweede is omschakeling naar hernieuwbare energie. Voor opwekking van voldoende duurzame energie zijn windparken op zee én zonne- en windparken op land voor nodig. In Zeeland is energie uit water ook een optie, zoals het benutten van de kracht van het getij.

Verschillende partijen in Zeeland hebben de ambitie uitgesproken dit proces samen te gaan vormgeven en uitvoeren via een Regionale energiestrategie (RES). Binnen het samenwerkingsplatform Zeeuws Energieakkoord werken meer dan honderd partijen samen aan het opstellen en uitvoeren van de RES voor de regio Zeeland.

Als alle partijen wereldwijd de afspraken nakomen, kan de opwarming van de aarde met alle bijkomende effecten beperkt worden. Als het niet lukt om de doelen te halen, zal dat volgens verschillende scenario's in 2100 een opwarming met 3,5 in plaats van 1,5 graden opleveren. Het is

onzekeer of de financiële, technische en ecologische mogelijkheden voldoende zijn om Zeeland onder die omstandigheden leefbaar te houden.

Waterveiligheid

Het nationale Deltaprogramma signaleert dat de zeespiegel vanaf halverwege deze eeuw sneller kan stijgen dan is aangenomen in de deltascenario's (2014 en 2017). Uit onderzoek blijkt dat de huidige strategie met intensivering van onderzoek en enkele maatregelen, - zoals meer zandsuppleties en dijkverhogingen - grotendeels standhoudt tot 1,00 meter zeespiegelstijging. Een mogelijk versnelde zeespiegelstijging van 1,00 tot 2,00 m (die op zijn vroegst na 2050 optreedt) zal leiden tot grote veranderingen op het gebied van waterpeil, sedimentbeheer- en transport en sluitingsfrequentie van stormvloedkeringen. Er ontstaan omslagpunten voor waterveiligheid, natuur en het economisch gebruik (o.a. recreatie, scheepvaart en landbouw), omdat we met de huidige strategie niet meer kunnen voldoen aan normen en doelen. Bij een progressieve zeespiegelstijging na 2050 zijn principieel andere keuzes nodig om op termijn toe te groeien naar een klimaat-robuste en samenhangende strategie voor de gehele Zuidwestelijke delta. De huidige strategie voldoet dan niet meer.

5.3. Hoofdpijnen aanpak

Klimaatadaptatie

De Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) is het spoorboekje voor de aanpak van de effecten van de klimaatverandering in Zeeland. De Zeeuwse overheden hebben in de uitvoering de grootste verantwoordelijkheid, maar inbreng van alle belanghebbenden is nodig. Deze overheden werken de strategie uit in beleid, regelgeving en uitvoering. De maatregelen zijn divers en kunnen leiden tot grote veranderingen in het landschap en het landgebruik.

Opvangen van extreme neerslag wordt gerealiseerd door aanpassing van het watersysteem op basis van het bekende principe vasthouden-bergen-afvoeren. Provincie en waterschap bepalen samen de prioritering.

Voor bestendiging van de zoetwatervoorziening wordt een aanpak ontwikkeld via het Deltaplan Zoetwater. De aanpak is niet alleen gericht op beschikbaarheid van zoetwater, maar ook op verminderen van gebruik en beter vasthouden van water in de bodem. Tegengaan van bodemverdichting en verbeteren van de organische stofbalans zijn belangrijke maatregelen die ook bijdragen aan vastlegging van CO₂ in de bodem en verbetering van de bodemvruchtbaarheid en bodemleven.

De aanpak van hittestress is vooral voor de gemeenten een opgave in het stedelijk gebied.

Gezondheid, leefbaarheid en economie lijden onder het gebrek aan verkoeling. Duurzame koelsystemen die warmte opslaan (WKO) kunnen een bijdrage leveren aan verkoeling en aan de energietransitie. Meer groen in stedelijk gebied geeft natuurlijke verkoeling en schaduw én is goed voor de biodiversiteit en leefbaarheid.

Risico's van klimaatverandering voor de (hoofd)infrastructuur worden in beeld gebracht door de verantwoordelijke beheerders. Die voeren klimaatstresstesten uit die leiden tot handelingsperspectieven om de netwerken richting 2050 klimaatbestendig en waterrobuust ingericht te hebben.

Energietransitie

De Regionale energiestrategie (RES) vormt het kader voor de energietransitie in Zeeland. Het samenwerkingsplatform Zeeuws Energieakkoord is waar alle partijen samenkomen om de RES uit te voeren.

Voor de sectoren landbouw en industrie worden nationale afspraken gemaakt. De CO₂-reductie door de industrie is uitgewerkt in een aparte Roadmap (SDR). De aanpak omvat omschakeling naar elektriciteit, groene waterstof en CO₂-opslag. De grootschalige productie van waterstof vanuit windenergie in Zeeland is daarbij een belangrijke voorwaarde.

De energietransitie in de gebouwde omgeving vraagt om aanpassing van woningen, commercieel vastgoed en publiek vastgoed. De eigenaren en gebruikers van het vastgoed, netwerkbedrijven en overheden werken via de RES samen aan deze opgave. Gemeenten coördineren de aanpak op dorps- en wijkniveau.

De overstap naar duurzame mobiliteit is een landelijke opgave, maar vraagt ook lokaal en regionaal aanpassingen aan de laadinfrastructuur en openbaar- en doelgroepenvervoer.

Voor de energietransitie is voldoende opwekking van hernieuwbare energie nodig. In Zeeland wordt al veel windenergie opgewekt en het provinciaal beleid biedt ruimte voor enkele extra projecten om de doelstelling te halen. Voor opwekking van zonne-energie zijn er ruime mogelijkheden op daken en in het bestaand bebouwd gebied. Door gebruik te maken van die mogelijkheden wordt het landschap ontzien, ruimte efficiënt gebruikt en de afstand tussen opwekking en gebruik van energie zo kort mogelijk gehouden. In de RES worden ook mogelijkheden voor energieopwekking uit water onderzocht.

Waterveiligheid

In de Voorkeursstrategie Zuidwestelijke Delta zijn de nationale lijnen voor waterveiligheid verder uitgewerkt, in samenhang met doelstellingen voor natuur en economie. Om de veiligheid ook bij een stijgende zeespiegel te garanderen voldoet de huidige aanpak voorlopig nog. Na 2050 voldoet deze niet meer, daarom wordt op basis van een landelijk Kennisprogramma Zeespiegelstijging verkend wanneer en welke alternatieve strategieën aan de orde zijn. Een andere werkwijze voor de kustverdediging kan grote gevolgen hebben voor andere functies in en om de Deltawateren en de kustgebieden.

Hoofdstuk 6. UITVOERING, PROGRAMMA'S EN ACTUALISATIE

6.1 Doelstellingen voor 2030

De Zeeuwse Omgevingsvisie beschrijft vier maatschappelijke uitdagingen met daarin de ambities voor de toekomst van Zeeland. Dit zijn algemene strategische ambities met 2050 als horizon. Vanuit hun visionaire blik moeten ze ook richting geven aan beleidsdoelstellingen voor de kortere termijn (2030). Deze doelstellingen zijn beschreven bij de uitdaging waar ze het meest aan bijdragen, al zijn meeste van toepassing op meerdere ambities. In de bijlage (deel B) bij deze visie is uitgebreid beschreven wat deze korte termijn beleidsdoelen zijn, welke acties bijdragen om het doel te bereiken en welke partijen daar een rol bij spelen.

Uitstekend wonen en leven in Zeeland	Balans in de grote wateren en het landelijk gebied	Een duurzame en innovatieve economie	Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland
Woningvoorraad	Bodem	Arbeidsmarkt	Klimaatadaptatie
Woonomgeving	Archeologie	Circulaire economie	Zoetwater
Voorzieningen en evenementen	Erfgoed	Recreatie en toerisme	Energietransitie
Onderwijs	Landbouw	Havens en bedrijven	Duurzame energie
Gezondheid	Milieu	Transport en infrastructuur	Waterveiligheid
Mobiliteit	Natuur	Visserij	
Cultuur	Deltawateren		
	Watersysteem		
	Landschap		

6.2 Instrumenten van alle partijen

Iedere organisatie, bedrijf of persoon beschikt over instrumenten die kunnen bijdragen aan het realiseren van de doelen in deze visie. Overheidspartijen werken over het algemeen meer met indirecte sturing en beschikken als enige partij over een breed publiekrechtelijk instrumentarium. Bedrijven en burgers sturen vooral via uitvoering van activiteiten.

In het algemeen zijn er vier typen instrumenten waarmee doelen kunnen worden bereikt:

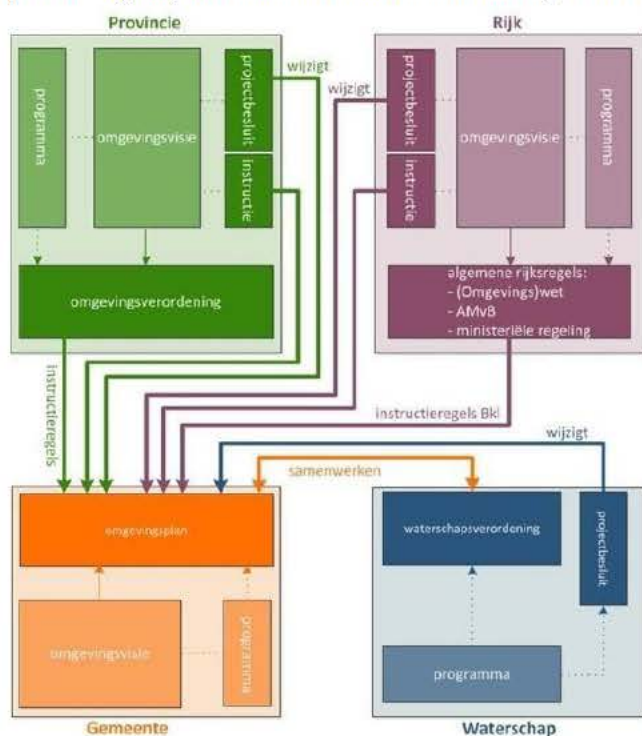
- Financieel-economisch - sturen met financiële prikkels. Dit zijn bijvoorbeeld instrumenten voor financieel belonen van gewenst gedrag of belasten van ongewenst gedrag.
- Communicatie en informatie - sturen met ontwikkelen en/of overdragen van informatie. Dit zijn instrumenten om het kennisniveau van partijen te vergroten, het draagvlak te vergroten of mensen gericht met elkaar in contact te brengen.
- Juridisch - sturen met wetten en regels. Bij een gebod verplicht de overheid iemand om iets te doen. Een verbod werkt juist beperkend: iemand mag iets niet doen.
- Uitvoerend - sturen door realisatie. Dit kan door zelf een activiteit uit te voeren, een product aan te schaffen of door opdracht te geven voor uitvoering van een activiteit.

Sommige taken en instrumenten liggen vast in (inter)nationale wet- en regelgeving. Dat is een gegeven waar bij de uitvoering rekening mee moet worden gehouden. Dat kan betekenen dat een bepaald instrument verplicht wordt gebruikt, maar ook dat een instrument alleen door een bepaalde organisatie mag worden gebruikt en alleen voor een specifiek doel. De Omgevingswet bevat bijvoorbeeld verplichte communicatie over plannen en vergunningen door zowel de initiatiefnemer als de overheid. Rijksregelgeving zoals het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) verplicht gemeenten, waterschap en provincie om (nationale) belangen te beschermen of mogelijk te maken. Ook zijn er bijvoorbeeld regels die de overheid beperkt in de mogelijkheid in te grijpen in de vrije marktwerking of in eigendomssituaties.

Alle partijen bepalen binnen de wettelijke kaders zelf hoe, wanneer en in welke mate de eigen instrumenten worden ingezet. De gezamenlijke inzet van alle partijen bepaalt of en hoe de doelen in de Zeeuwse Omgevingsvisie kunnen worden bereikt.

Instrumenten in de Omgevingswet

De omgevingswet beschrijft een belangrijk deel van het wettelijk instrumentarium van de overheden en hoe die instrumenten samenhangen. Het is een complex geheel (zie afbeelding van www.aandeslagmetdeomgevingswet.nl). Twee aspecten zijn essentieel voor deze omgevingsvisie. Ten eerste dat Rijk, Gemeente en Provincie ieder een eigen visie vaststellen. Ten tweede dat die visie geen directe gevolgen heeft voor andere overheden en/of burgers en bedrijven.



Ondanks dat de omgevingsvisies formeel geen invloed op elkaar hebben, is er in deze omgevingsvisie geprobeerd om de Zeeuwse omgevingsvisie goed aan te laten sluiten op de Nationale Omgevingsvisie. Daarnaast zijn recente regio- en gebiedsvisies gebruikt als bouwsteen. Dit geldt onder andere voor het statement uit de regiovisie De Bevelanden en Tholen, de Regionale energiestrategie Zeeland en de Grensvisie voor de Scheldemond regio.

Ook het belangrijkste instrument voor de uitvoering van beleid, het programma, wordt in theorie door iedere overheid afzonderlijk opgesteld. In de praktijk zullen veel programma's door overheden gezamenlijk worden opgesteld.

6.3 Inzet van instrumenten door de Provincie Zeeland

Provinciale kerntaken en inzet

In 2019 hebben Provinciale Staten van Zeeland in de Kaderagenda en de Richtingen Notitie Omgevingsvisie vastgelegd dat de provincie alleen instrumenten inzet voor doelen die passen binnen de provinciale kerntaken.

Deze zeven kerntaken zijn:

1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling & waterbeheer
2. Milieu, energie & klimaat
3. Vitaal platteland, natuurbeheer & ontwikkeling natuurgebieden
4. Regionale bereikbaarheid & regionaal openbaar vervoer
5. Regionale economie
6. Culturele infrastructuur & monumentenzorg
7. Kwaliteit van het openbaar bestuur

De Zeeuwse Omgevingsvisie is het strategisch beleidskader van de provincie voor de eerste zes kerntaken. Aan de zevende wordt bijgedragen door de vernieuwende manier waarop het proces is ingericht.

De provincie beschikt over een gereedschapskist met financieel, communicatief, juridisch en uitvoerende instrumenten. Financieel en communicatief instrumentarium zijn breed inzetbaar. Inzet van juridisch en uitvoerend instrumentarium is alleen op specifieke terreinen mogelijk. In onderstaande tabel een overzicht van welk type instrument wordt ingezet voor welke bouwsteen. Het getal erachter verwijst naar de overeenkomstige provinciale kerntaak.

Financieel-economisch (voornamelijk subsidies)	Communicatie en informatie (voornamelijk kennisdeling)	Juridisch (voornamelijk vergunningen en verordening)	Uitvoerend (voornamelijk projectrealisatie)
Archeologie (6) Arbeidsmarkt (3,5) Bodem (1,2) Cultuur (3,6) Deltawateren (1,2,3,5) Erfgoed (6) Energie transitie (2) Circulaire economie (2,5) Havens en bedrijven (1,2,3,5) Landschap (1,3) Klimaatadaptatie (2,3) Landbouw (3,5) Landschap (1,3) Milieu (2,3) Mobiliteit (4) Natuur (3) Onderwijs (3,5) Vissersrij (5) Voorzieningen en evenementen (3, 6) Watersysteem (1,3) Waterveiligheid (1) Woningvoorraad (1) Zoet water (1)	Bodem (1,2) Deltawateren (1,2,3,5) Duurzame energie (2) Erfgoed (6) Energie transitie (2) Circulaire economie (2,5) Havens en bedrijven (1,2,3,5) Landschap (1,3) Mobiliteit (4) Natuur (3) Onderwijs (3,5) Visserij (5) Watersysteem (1,3) Woningvoorraad (1) Zoet water (1)	Bodem (1,2) Deltawateren (1,2,3,5) Duurzame energie (2) Erfgoed (6) Gezondheid (3,5) Energie transitie (2) Circulaire economie (2,5) Havens en bedrijven (1,2,3,5) Klimaatadaptatie (2) Landbouw (3) Landschap (1,3) Milieu (2) Mobiliteit (4) Natuur (3) Onderwijs (5) Recreatie en toerisme (2,3,5) Voorzieningen en evenementen (3,5,6) Watersysteem (1,3) Waterveiligheid (1) Woonomgeving (1,3,4) Zoet water (1)	Arbeidsmarkt (5) Archeologie (6) Cultuur (3,6) Gezondheid (3,5) Energie transitie (2) Circulaire economie (2,5) Havens en bedrijven (1,2,3,5) Klimaatadaptatie (2) Landbouw (3) Mobiliteit (4) Natuur (3) Recreatie en toerisme (5) Transport en infrastructuur (4) Voorzieningen en evenementen (3,5,6) Waterveiligheid (1) Woningvoorraad (1) Woonomgeving (1,3,4)

Met opmerkingen [AP13]: ik zie soms meer koppelmansen tussen de verschillende taken... maar mogelijk begrijp ik het verkeerd

Met opmerkingen [AP15]: als je uitgaat dat positieve gezondheid het brede gedachtegoed is van de maatschappelijk euitdagingen hoort 4 er denk ik ook bij. Daarnaast 2, milieu klimaat energie heeft ook indirect effect. denk aan geluid etc

Met opmerkingen [AP14]: is milieu niet gekoppeld aan economie? circulaire mogelijk?

Met opmerkingen [AP16]: hoort hier geen klimaat bij?

Met opmerkingen [AP17]: milieu, energie en klimaat hebbenook effect op je woonomgeving. denk aan bijv aanpassingen ivm klimaatadaptatie (warmtepompen etc). Milieu is je omgeving, geluid, fijnstof etc

Omgevingsverordening

Een belangrijk juridische instrument van de provincie is de omgevingsverordening. Daar staan alle bindende provinciale regels over water, bodem, milieu, natuur, landschap, (vaar)wegen en ruimtelijke ontwikkeling in.

De Provincie zet de verordening in als dat nodig is vanuit het provinciaal belang (realisatie van kerntaken), als dat belang niet doeltreffend en doelmatig kan worden behartigd door gemeente of waterschap, of als dat bij wet is voorgeschreven. Er is een belang dat de belangen van de betreffende gemeenten overstijgt (conform Memorie van Toelichting behorende bij de Omgevingswet). In de praktijk gaat het dan vooral over situaties waarin gemeenten elkaars concurrenten kunnen zijn en situaties waar eenduidige regels in heel Zeeland gewenst zijn om maximale duidelijkheid te geven aan burgers en bedrijven. In de verordening wordt de afweging per hoofdstuk nader toegelicht.

Het uitgangspunt voor de verordening is gelijk aan de inzet van de provincie voor de omgevingsvisie: beleid en regels die hun waarde hebben bewezen, worden alleen gewijzigd als er betere alternatieven zijn. De Provinciale Omgevingsverordening 2018 is daarom als uitgangspunt genomen. De omgevingsverordening wordt selectief ingezet en biedt waar mogelijk ruimte voor regionaal en lokaal maatwerk.

Grondbeleid

De overheden in Zeeland werken aan de realisatie van maatschappelijke doelen en zetten daar hun instrumenten rond eigendom, gebruik, grond en vastgoed voor in. Ook voor de uitvoering van de Omgevingsvisie is dit instrumentarium onmisbaar. De provinciale Nota Grondbeleid beschrijft de instrumenten en de voorwaarden waaronder de Provincie deze instrumenten inzet.

Financiële inzet

Ieder jaar stellen Provinciale Staten van Zeeland een begroting met meerjarenraming vast. In de begroting wordt vastgelegd welke financiële bijdrage de Provincie Zeeland levert aan het realiseren van opgaven en programma's die volgen uit deze Omgevingsvisie.

6.4 Doelen en instrumenten komen samen in programma's

Creatief aan de slag

In deel B van de Zeeuwse Omgevingsvisie zijn doelstellingen en acties beschreven. Een groot deel van die acties is opgenomen in bestaande (uitvoerings)programma's van verschillende samenwerkingsverbanden. De brede blik uit de Zeeuwse Omgevingsvisie kan de uitvoering helpen door dwarsverbanden met andere programma's te signaleren en om nieuwe partijen te vinden die mee kunnen helpen bij de uitvoering. Acties die niet of niet volledig in bestaande programma's zijn opgenomen, kunnen aan een bestaand programma worden toegevoegd of vragen om de opzet van een nieuw programma. Programma's zijn gericht op uitvoering op de korte termijn en worden meestal jaarlijks geactualiseerd. Omdat er in programma's wordt vastgelegd welke instrumenten worden ingezet, is er een directe relatie met de begrotingscyclus van de organisaties die deelnemen.

Keuzes maken bij de uitvoering van programma's

Programma's zijn de vertaling van doelen naar acties. Bij die vertaling én bij de uitvoering van de acties wordt uiteindelijk bepaald wat er terecht komt van de gezamenlijke ambities. In de uitvoering doen zich kansen en knelpunten voor die vragen om een keuze.

Die keuzes zijn bepalend voor het succes van het beleid. De gezamenlijke ambities zijn alleen te halen als iedereen de keuzes maakt die zoveel mogelijk bijdragen aan de ambitie.

Hoe draagt een keuze het meeste bij aan de gezamenlijke ambities? Daar zijn de afwegingsfactoren uit paragraaf 1.4 voor bedacht.

1. Doe meer met minder grond.
2. Werk samen en deel kosten en baten.
3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

Het zijn ontwerpprincipes die initiatiefnemers uitdagen om oog te hebben voor belangen van anderen en creatief te zijn in de uitvoering.

6.5 Actualisatie en monitoring

Actueel houden van de visie

De Zeeuwse Omgevingsvisie is opgesteld door een groot aantal partijen en ook bij de uitvoering zijn heel veel partijen betrokken. De Omgevingsvisie kent geen einddatum om die reden is het actueel houden van de visie belangrijk. Het samenwerkingsverband dat voor de Omgevingsvisie is opgebouwd blijft een belangrijke rol vervullen bij het actueel houden en uitvoeren van de omgevingsvisie. Grote (inter)nationale ontwikkelingen, ervaringen met regionale (omgevings)visies en de inzichten uit de jaarlijkse monitoringsrapportage kunnen aanleiding zijn om de Omgevingsvisie of de uitvoering aan te passen of aan te vullen. Daarbij wordt het principe van de boekenkast gevolgd.

De bestuurlijke integratiegroep, bestaande uit vertegenwoordigers van alle betrokken organisaties, overlegt jaarlijks over voortgang en actualiteit van de Omgevingsvisie. De bestuurlijke integratiegroep is een breed overlegplatform, geen bestuurslaag. Als aanpassingen van afspraken over de uitvoering, rolverdeling of inzet van instrumenten nodig wordt geacht, wordt de betrokken partijen gevraagd daar uitvoering aan te geven. De definitieve besluitvorming blijft een verantwoordelijkheid van de organisatie die wettelijk bevoegd is een besluit te nemen over het betreffende onderwerp. Dat geldt ook voor herziening van de omgevingsvisie zelf.

De zorgvuldige afstemming met alle betrokken partijen betekent wel dat actualisatie flink wat tijd kost. Daar komt vervolgens een wettelijk voorgeschreven procedure bij. Eén actualisatieronde duurt naar verwachting minimaal zes maanden.

Monitoring

Om te kunnen beoordelen hoe het gaat met de uitvoering, worden de vorderingen continu bijgehouden. Door jaarlijks een overzicht te maken van de voortgang, kan ook een inschatting worden gemaakt of de doelstellingen en ambities haalbaar blijven en/of een andere aanpak nodig is. Hoe gedetailleerd uitspraken kunnen worden gedaan, hangt af van hoe SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden) de doelen zijn opgeschreven. Dat verschilt per doelstelling in de Omgevingsvisie zelf en hoe doel en acties in uitvoeringsprogramma's verder zijn uitgewerkt. De monitoringsrapportage Omgevingsvisie zal ingaan op de voortgang van de circa vijftig onder de vier maatschappelijke uitdagingen geformuleerde beleidsdoelstellingen voor de korte termijn (2030). Daarbij zal gebruik worden gemaakt van informatie die wordt verzameld voor de tweejaarlijkse monitor van de Nationale Omgevingsvisie, informatie die de overheden verzamelen voor hun reguliere begrotingscyclus en aanvullende gegevens van kennisinstellingen zoals Kenniscentrum Kusttoerisme, GGD, ZB en CBS. Het wordt een brede, integrale rapportage die ingaat op alle doelen en acties en dus niet alleen de provinciale inzet. De rapportage wordt gedeeld met alle betrokken partijen en is een belangrijke basis voor actualisatie van de visie en uitvoering.

Principe van de boekenkast:

De visie is bij de eerste vaststelling als een boekenkast waar al zo veel mogelijk boeken inzitten.

Als blijkt dat een nieuw boek toegevoegd moet worden wordt dit besproken met de bestuurlijke integratiegroep. Een nieuw boek wordt vervolgens door participatie met de betrokken partijen geschreven en we bekijken of er uit de oude boeken hoofdstukken vervangen moeten worden. Vervolgens wordt het nieuwe boek, met de vervangende hoofdstukken vastgesteld door Provinciale Staten.

Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de onderstaande monitoringscyclus en ook de participatie van de betrokkenen.



Met opmerkingen [AP18]: ben nieuwsgierig hoe de indicatoren worden vastgesteld om dit te monitoren?

6.6 Participatie

De Zeeuwse Omgevingsvisie moest een breed gedragen visie worden die middels participatie vorm zou krijgen. In juli 2018 hebben we aan onze omgeving gevraagd of ze de visie samen met ons zouden willen opstellen. Dat samen opstellen is begonnen met het gezamenlijk formuleren van de agenda. Welke onderwerpen horen in de Zeeuwse Omgevingsvisie thuis? Uit deze gezamenlijke verkenningstocht zijn uiteindelijk 27 onderwerpen geselecteerd die we de bouwstenen van de Zeeuwse Omgevingsvisie hebben genoemd. Deze bouwstenen zijn de basis geweest voor de vier maatschappelijke uitdagingen en hebben als afzonderlijke thema's hun plaats gevonden in deel B van de Omgevingsvisie.

Het formuleren van het beleid op deze bouwstenen is middels co-creatie gebeurd waarbij Provinciale Staten vooraf de kaders waarbinnen het beleid ontwikkeld kon worden hebben meegegeven. Alle betrokken Zeeuwse partijen hebben samen de huidige situatie, trends, ontwikkelingen en de ambitie voor deze bouwstenen in beeld gebracht. In de integratiegroep, waarin alle vertegenwoordigers van de verschillende sectoren samen komen, is nagedacht over de integratie van de verschillende thema's en zijn de vier maatschappelijke uitdagingen vastgesteld. Deze vier maatschappelijke uitdagingen staan centraal in het strategische deel A van de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Nadat deze ruwe schets van de Omgevingsvisie in de ambtelijke en bestuurlijke integratiegroep zijn besproken gaan we naar buiten om onze achterban te consulteren en tips en tricks van onze achterban mee te krijgen. Hiervoor is de periode januari tot en met maart 2021 gereserveerd. De laatste stap in het proces is de formele inspraak. Deze zal in juni 2021 starten en uiteindelijk worden afgerond met het vaststellen van de Omgevingsvisie door Provinciale Staten.

Heel veel verschillende partijen hebben meegewerkt aan het opstellen van de visie. Het meest intensief betrokken zijn de leden van de ambtelijke en bestuurlijke integratiegroep.

Deelnemers Bestuurlijke Integratiegroep	
Toeristisch Ondernemend Zeeland (TOZ)	Gemeenten Zeeuws-Vlaanderen
Visserij Zeeland	Gemeenten Oosterschelderegio
Campus Zeeland	Gemeenten Walcheren
Erfgoed Zeeland	Waterschap Scheldestromen
Zeeuwse milieufederatie (ZMf)	Rijkswaterstaat Zee en Delta
Zeeuwse Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO)	Provincie Zeeland
Bouwend Nederland	
VNO-NCW	

Bij het opstellen en meedenken bij het opstellen van de bouwstenen voor de visie zijn meer dan 40 verschillende partijen betrokken geweest. De tussenresultaten zijn in gebiedstafelbijeenkomsten met meer dan 100 andere partijen besproken.

PARTIJEN

Actiegroepen	Advies- en Architectenbureau's	Agrarische sector	Bouwsector
Buurprovincies	Cultuur en erfgoed	Dorpsraden	Het Rijk
Industriële sector	Inwoners	Natuur- en milieuorganisaties	North Sea Port
Onderwijs instellingen	Politieke partijen	Vastgoed sector	Provincie Zeeland
Semi overheden	Statenleden	Toeristische sector	Visserij sector
Waterschap	Woonsector	Zeeuwse gemeenten	Zorgorganisaties
Bijeenkomsten	Opstellers	Meedenkers	Integratiegroep

6.7 Milieueffectrapportage en passende beoordeling

Waarom een milieueffectrapportage (m.e.r.) en een passende beoordeling?

De omgevingsvisie is het strategisch kader voor toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen en dus ook voor eventuele m.e.r.-plichtige activiteiten. De uitvoering van het beleid uit de omgevingsvisie kan effecten hebben op de natuur binnen Natura2000-gebieden. Daarom is het verplicht een Passende Beoordeling op te stellen voor de omgevingsvisie. Vanwege het kaderstellende karakter van de visie en de verplichting een Passende Beoordeling op te stellen, is het noodzakelijk om voor de omgevingsvisie een milieueffectrapportage te doorlopen. Het Milieueffectrapport (MER) is het eindproduct van het m.e.r.-proces.

Milieueffectrapportage

Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming mee te nemen. De m.e.r. beperkt zich daarbij niet alleen tot milieuaspecten maar betreft de hele fysieke leefomgeving in de beoordeling. Er is voor gekozen de m.e.r. in een vroeg stadium en op verschillende momenten binnen het visieproces in te zetten. Zo heeft de m.e.r. ook geholpen om de juiste keuzes te maken en de visie integraal, uitvoerbaar en duidelijk te maken. In onderstaand schema is de rol van de m.e.r. en de interactie met de omgevingsvisie schematisch weergegeven.



Aan de basis van de omgevingsvisie staan de thematische bouwstenen, die via een breed participatieproces zijn opgesteld. Deze bouwstenen zijn binnen de m.e.r. geanalyseerd: hoe staat het

thema ervoor, hoe ontwikkelt dit thema zich, wat zijn de effecten op natuurwaarden en welke aandachtspunten komen hier uit? Mede op basis van deze informatie zijn vier maatschappelijke uitdagingen boven komen drijven. De analyse is gebruikt als input voor de teksten over de maatschappelijke uitdagingen en de onderliggende thema's.

De maatschappelijke uitdagingen en thema's zijn tussentijds globaal beoordeeld (reflectie en suggesties). Bij deze integrale beoordeling is een inschatting gemaakt van de effecten op de fysieke leefomgeving (kansen op positieve effecten en kansen op negatieve effecten) en de mate waarin de doelen van de visie kunnen worden gehaald. De globale beoordeling is benut om bij alle uitdagingen en thema's een verbeteringslag door te voeren en de kansen op negatieve effecten te verminderen. Deze zijn verwerkt in het voorontwerp van de omgevingsvisie.

Passende Beoordeling

Het doel van een Passende Beoordeling is de effecten van een plan op Natura2000-gebieden in beeld te brengen en inzicht te verschaffen of het plan uitvoerbaar is. De Passende Beoordeling voor de Omgevingsvisie is breder van opzet. De beoordeling maakt niet alleen inzichtelijk wat de effecten van het voorgenomen beleid zijn op de natuur binnen de Natura2000-gebieden, maar ook op de natuur binnen het Natuurnetwerk Zeeland en op de biodiversiteit buiten de natuurgebieden. Daarin is specifieke aandacht gegeven aan kenmerkende soorten voor Zeeland en stikstofgevoelige natuur.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van het voorontwerp van de omgevingsvisie zijn de Passende Beoordeling en de integrale m.e.r.-beoordeling gemaakt die verwerkt zijn in het MER.

Conclusies:

- De ambities van de omgevingsvisie zijn in essentie de juiste en bieden kansen voor het daadwerkelijk oplossen van de knelpunten voor de Zeeuwse natuur, mits bij de uitwerking voldoende rekening wordt gehouden met alle relevante ambities, de randvoorwaarden en aandachtspunten die zijn opgenomen in deze Passende Beoordeling;
- Er is een goede samenwerking geweest tussen milieueffectrapportage en het opstellen van de omgevingsvisie, waardoor de visie aan integraliteit gewonnen heeft en het MER positief uitpakt.

Aanbevelingen voor nu en voor de uitvoering van de omgevingsvisie:

1. Kijk terug naar dit proces om daarvan te leren voor de aanpak van de verdere uitwerking.
 - a. Breng bouwstenen op hetzelfde niveau
 - b. Doe een verdere integratieslag en breng het aantal bouwstenen terug door samenvoeging tot integrale bouwstenen, zodat meer richting kan worden gegeven aan samenhangende doelen en acties.
3. Leg focus op onderwerpen waar de provincie het verschil kan maken en maak daarvoor duidelijke keuzes qua ambitie, doelen, acties en eigen rol.
4.
 - a. Pas m.e.r. of een m.e.r.-achtige aanpak toe bij het opstellen van de aangekondigde programma's en betrek daarbij de in dit MER en de Passende Beoordeling benoemde kansen en risico's.
 - b. Benoem dit voornemen expliciet in de visie.
5.
 - a. Monitoring en evaluatie zijn belangrijk om inzicht te houden in de mate waarin de doelen bereikt worden en of bijsturing nodig is. Zorg daarbij voor een integrale, bouwsteenoverstijgende monitoring en evaluatie.
 - b. Benoem deze integrale monitoring in de visie, ook in relatie tot nog op te stellen programma's.
6. Voor een aantal thema's komt het doel nog niet in zicht. Als focus wordt aangebracht, overweeg dan om de inzet op een aantal thema's te verhogen.
7. Maak natuurinclusief ontwerpen en uitvoeren de standaard bij alle ontwikkelingen.
8. Verbindt de opgaven bij het uitwerken in programma's. Stel bijvoorbeeld een provinciaal coördinator hiervoor aan.

Reactie op de aanbevelingen

De m.e.r. heeft een positieve rol gespeeld in het integraal en uitvoerbaar maken van de visie. Bij de uitwerking van het beleid in programma's zal een mer-achtige aanpak gevraagd worden. Bij de

uitwerking in programma's en de uitvoering van het beleid wordt als voorwaarde gesteld dat de mitigerende maatregelen uit de Passende Beoordeling in acht worden genomen en gevraagd worden de kansen en risico's uit het MER mee te nemen.

Overige aanbevelingen p.m.

p.m. Advies Commissie MER

An aerial landscape painting in a soft, painterly style. It shows a winding road or railway line crossing a green, hilly landscape. In the distance, a small town with red-roofed buildings is visible. The sky is a pale blue. The overall tone is serene and naturalistic.

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Deel B

Voorontwerp voor achterbanraadpleging
Versie 05/01/2021

Inhoudsopgave

Leeswijzer	23
Bouwstenen van UITSTEKEND WONEN EN LEVEN IN ZEELAND	34
1. Cultuur	46
2. Gezondheid	79
3. Mobiliteit	1044
4. Onderwijs	1647
5. Voorzieningen en evenementen	2024
6. Woningvoorraad	2728
7. Woonomgeving	3638
Bouwstenen van BALANS IN DE GROTE WATEREN EN HET LANDELIJK GEBIED	4142
8. Archeologie	4143
9. Bodem	4748
10. Deltawateren	5052
11. Erfgoed	5658
12. Landbouw	6062
13. Landschap	6769
14. Milieu	7476
15. Natuur	8183
16. Watersysteem	8992
Bouwstenen van EEN DUURZAME EN INNOVATIEVE ECONOMIE	9395
17. Arbeidsmarkt	9496
18. Circulaire economie	9699
19. Havens en bedrijven	100403
20. Recreatie en toerisme	106409
21. Transport en infrastructuur	112446
22. Visserij	117424
Bouwstenen van KLIMAATBESTENDIG EN CO2-NEUTRAAL ZEELAND	121425
23. Duurzame energie	121426
24. Energietransitie	125430
25. Klimaatadaptatie	129433
26. Waterveiligheid	132436
27. Zoet water	136440
Overzicht van alle doelen en acties	140444

Leeswijzer

Routekaart Zeeuwse Omgevingsvisie

Voor u ligt de routekaart van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Deze routekaart heeft als doel u wegwijs te maken door de Zeeuwse Omgevingsvisie. Er zijn vele routes door dit document heen. De route is afhankelijk van de vraag die u heeft en hoeveel u wilt lezen. Hieronder worden drie routes beschreven.

Route 1. Van de wereld naar Zeeland

Route 2. Wat staat er in de Zeeuwse Omgevingsvisie over? Route

3. Wat wordt er geregeld?

Route 1. Van de wereld naar Zeeland (Deel A)

In hoofdstuk 1 van Deel A wordt ingezoomd vanuit de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, via de Nationale Omgevingsvisie naar de Zeeuwse kernkwaliteiten. Dat betekent voor Zeeland dat er uitdagingen zijn. In de hoofdstukken 3 tot en met 6 van Deel A worden deze (vier maatschappelijke) uitdagingen uitgewerkt. In hoofdstuk 7 kunt u vinden welke instrumenten door de provincie worden ingezet om deze uitdagingen te bereiken. In dit Deel B kunt u vinden wat dit betekent voor de verschillende thema's.

Route 2. Wat staat er in de Zeeuwse Omgevingsvisie over?

In dit Deel B is per thema het beleid voor de komende 10 jaar en de inzet van de instrumenten zoals subsidies en de verordening weergegeven. Dit is dan ook de beste ingang om te beginnen. Er zijn 27 thema's uitgewerkt die samen met onze omgeving geselecteerd zijn. Bij deze thema's is het beleid voor de komende 10 jaar weergegeven. Mocht er een programma horen bij zo'n thema is dat aangegeven. In Deel A is bij de vier maatschappelijke uitdagingen aangegeven wat de ambitie voor 2050 is.

Route 3. Wat wordt er geregeld?

De Omgevingsvisie is naast het beleidsdocument voor de komende jaren ook de plaats waar de inzet van de instrumenten wordt geregeld. In dit Deel B staat per thema aangegeven welke instrumenten worden ingezet. Indien het in te zetten instrument de Omgevingsverordening is, kunt u daar terugvinden hoe het exact vertaald is. Indien een subsidie het in te zetten instrument is, kunt u in de provinciale subsidieverordening de weg naar de subsidie vinden.

Bouwstenen van UITSTEKEND WONEN EN LEVEN IN ZEELAND

Uitstekend wonen en leven in Zeeland	Balans in de grote wateren en het landelijk gebied	Een duurzame en innovatieve economie	Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland
Woningvoorraad	Bodem	Arbeidsmarkt	Klimaatadaptatie
Woonomgeving	Archeologie	Circulaire economie	Zoetwater
Voorzieningen en evenementen	Erfgoed	Recreatie en toerisme	Energietransitie
Onderwijs	Landbouw	Havens en bedrijven	Duurzame energie
Gezondheid	Milieu	Transport en infrastructuur	Waterveiligheid
Mobiliteit	Natuur	Visserij	



1. Cultuur

Doelstelling 2030

In 2030 is de Zeeuwse culturele infrastructuur structureel op orde. Op provinciale schaal is er een compleet aanbod, waarbij goede spreiding voorkomt dat het aanbod te veel versnipperd.

Cultuur heeft niet alleen een intrinsieke waarde (l'art pour l'art), maar is ook sterk verbonden met de maatschappij, het zorgt voor creativiteit en ontspanning en draagt bij aan een goed vestigingsklimaat. Er is in 2030 meer cultuur omdat steeds meer 'makers' zich in Zeeland vestigen. Zeeland staat bekend als een innovatieve cultuurprovincie, die de codes rond good governance en fair pay heeft omarmd en toepast. Er zijn slimme samenwerkingen ontstaan waardoor de kwetsbaarheden van van de gebiedskenmerken en schaal zijn verminderd. Dit geldt niet alleen voor de culturele organisaties, ook de overheden (gemeente, provincie, rijk) werken meer vanuit een gedeelde visie op de Zeeuwse cultuur. Daarnaast is het bedrijfsleven een belangrijkere partner geworden voor een gevarieerd cultureel aanbod. De Cultural Board fungeert als een netwerkorganisatie met oog voor de belangen van de sector, maar is daarnaast ook sterk verbonden met bedrijfsleven, maatschappelijke partners, onderwijs en overheid. Ook is cultuur (nog) meer een middel bij grote maatschappelijke opgaven zoals de regionale demografie (meer jongeren), klimaatadaptatie en energietransitie (via Erfgoeddeals en investeringen in het cultuurlandschap), leefbaarheid (incl. opleidingsklimaat). Daarnaast is de (inter)nationale uitstraling van de Zeeuwse cultuur versterkt door aansprekende producties en intensievere (en structurele) samenwerking met makers en instellingen buiten Zeeland, bijvoorbeeld met Vlaanderen.

Subdoel 1: Door professionalisering, onderlinge samenwerking en de verbinding met andere netwerken wordt de Zeeuwse culturele infrastructuur structureel versterkt en wordt een grotere bijdrage geleverd aan diverse maatschappelijke opgaven.

Subdoel 2: Het Zeeuwse culturele aanbod is (fysiek of digitaal) goed bereikbaar, toegankelijk en beleefbaar voor alle groepen, met bijzondere aandacht voor jongeren (cultuureducatie en talentontwikkeling)

Subdoel 3: De Zeeuwse cultuur is beter verbonden met de omliggende regio's en (inter)nationale netwerken.

Indicator(en):

Aantal bezoekers van bij de Museumvereniging aangesloten Zeeuwse musea
(www.museumvereniging.nl: 401.000 in 2019)

Huidige situatie

Zeeland heeft een rijk en gevarieerd cultureel aanbod, maar door de aard van het gebied (uitgestrekt, dunbevolkt, doorsneden door grote wateren) is veel ook kwetsbaar. Lange reistijd en een laag bezoekers-, deelnemers-, en arbeidspotentieel zijn een gevolg van de Zeeuwse context. De culturele infrastructuur die het aanbod verzorgt is eveneens kwetsbaar; organisaties zijn klein en beperkt geprofessionaliseerd. Het overgrote deel betreft vrijwilligersorganisaties. Vergrijzing zorgt voor druk op het vrijwilligersbestand. De behoefte van huidige en toekomstige inwoners en bezoekers van Zeeland verandert en sluit op termijn mogelijk minder aan op het bestaande aanbod.

Daar staat tegenover dat het toerisme zorgt voor extra draagvlak onder culturele voorzieningen en de sociale cohesie gebaat is bij het vele vrijwilligerswerk. Die Zeeuwse omgeving is ook bepalend geweest voor onze geschiedenis en geeft kleur aan onze identiteit, maar zorgt tegelijk voor dilemma's. Voorzieningen verspreid over het hele gebied en bereikbaar voor alle inwoners leiden tot versnippering van menskracht en kapitaal. Kwantiteit gaat dan al snel ten koste van kwaliteit. Daar tegenover staat dat concentratie van voorzieningen leidt tot grotere reisafstand en zorgt voor erosie van lokale sociale structuren. De COVID-19-pandemie legt anno 2020 een grote druk op de sector en stelt de bestaande verdienmodellen buiten werking. De overtuiging groeit dat keuzes nodig zijn en dat draagvlak zorgt voor de uitvoerbaarheid en houdbaarheid van die keuzes.

De samenwerking binnen Zeeland tussen culturele organisaties onderling en tussen de culturele organisaties en de overheid heeft recent een impuls gekregen. Het gezamenlijke Zeeuwse belang staat hierbij steeds meer op de voorgrond, zonder dat de individuele belangen van organisaties of gemeentes dreigen onder te sneeuwen. Er is ambitie om de Zeeuwse culturele infrastructuur duurzaam te versterken en het aanbod een kwalitatieve impuls te geven en op een hoger plan te brengen.

De vier grootste Zeeuwse steden (Goes, Middelburg, Terneuzen, Vlissingen) presenteren zich samen met de Provincie steeds meer als stedelijke regio. De stedelijke aantrekkelijkheid van Zeeland is een belangrijke factor in het vestigingsklimaat. Om die aantrekkelijkheid te versterken zijn een aantal gezamenlijke ambities geformuleerd in de bidboeken richting Rijk (Samen in Zee 1 en 2). Op Rijksniveau heeft dit er toe geleid dat er meer oog is voor de specifieke situatie van Zeeland en dat biedt kansen tot een betere aansluiting bij ontwikkelingen op Rijksniveau, met als eerste resultaten de opname van twee Zeeuwse instellingen in de landelijke culturele basisinfrastructuur en toekenning van een matchingsregeling voor versterking (en vernieuwing) van de culturele infrastructuur.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Door professionalisering, onderlinge samenwerking en de verbinding met andere netwerken wordt de Zeeuwse culturele infrastructuur structureel versterkt en wordt een grotere bijdrage geleverd aan diverse maatschappelijke opgaven.

Actie 1.1 - Oprichten van een Cultural Board

Keer op keer blijkt uit onderzoek dat cultuur een belangrijke vestigingsfactor is voor succesvolle regio's. In Zeeland is cultuur echter nog ondervertegenwoordigd in netwerken die bepalend zijn voor toekomstige ontwikkelingen. De norm is om netwerken triple helix (bedrijfsleven, overheid, onderwijs) samen te stellen, zo ook de Economic Board Zeeland. Via een Cultural Board kan hier vorm en inhoud aan worden gegeven. Een alternatieve optie is wijziging van de samenstelling van de Economic Board.

Rolverdeling:

- Provincie, partijen uit culturele sector en gemeenten nemen het initiatief tot het oprichten van een Cultural Board

Actie 1.2 - De Zeeuwse overheden intensiveren de afstemming en samenwerking op het gebied van cultuur

Naar de uitbraak van Covid-19 zijn nieuwe samenwerkingen ontstaan in verschillende culturele ketens (podia, filmhuizen, musea). Het is zaak om deze samenwerking te bestendigen en de gemeente en provincie hierbij goed aan te haken. Hierdoor wordt het Zeeuwse culturele veld robuuster.

Rolverdeling:

- Samenwerkende Zeeuwse Overheden (OZO) zijn de initiatiefnemer
- Culturele instellingen nemen deel aan de samenwerkingsverbanden

Subdoel 2: Het Zeeuwse culturele aanbod is (fysiek of digitaal) goed bereikbaar, toegankelijk en beleefbaar voor alle groepen, met bijzondere aandacht voor jongeren (cultuureducatie en talentontwikkeling)

Actie 2.1 - Verbeteren duurzame bereikbaarheid van de Zeeuwse culturele voorzieningen en evenementen

Er gebeurt veel in de mobiliteit. Er wordt steeds meer elektrisch gefietst, het traditionele openbaar vervoer in Zeeland staat onder druk en elektrisch auto's moeten overal opgeladen kunnen worden. Dit kan verstrekende gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van culturele voorzieningen en evenementen. Bereikbaarheid van culturele voorzieningen is onderdeel van een bredere aanpak. Zie acties 1.1, 1.2 en 1.3 onder 'voorzieningen'

Rolverdeling: Zie acties 1.1, 1.2 en 1.3 onder 'voorzieningen'

Actie 2.2 - Stimuleren van het digitaal ontsluiten van collecties en het digitaal toegankelijk maken van tentoonstellingen en evenementen

Door Covid-19 was veel Zeeuwse cultuur langdurig niet te bezoeken en slechts beperkt digitaal te beleven. Het streven is om een meer hybride cultuurbeleving mogelijk te maken waarbij fysieke beleving ter plaats gecombineerd wordt met digitale componenten. Binnen een Europese samenwerking kunnen EU-subsidies verkregen worden voor aspecten zoals publieksonwikkeling, professionalisering, digitalisering en verduurzaming.

Rolverdeling:

- Culturele instellingen vergroten hun digitale toegankelijkheid en benutten subsidiemogelijkheden

Actie 2.3 - Bijzondere aandacht voor jongeren door cultuureducatie en talentontwikkeling

Cultuur draagt in belangrijke mate bij aan de vorming van jongeren, zowel als het gaat om creativiteit als identiteit. Via Cultuureducatie komen jongeren in aanraking met cultuur, vormen zij zichzelf en worden beoefenaar en afnemer van cultuuruitingen. Dit draagt bij aan talentontwikkeling.

Rolverdeling:

- Culturele instellingen, onderwijsinstellingen en gemeenten bevorderen cultuureducatie en talentontwikkeling

Subdoel 3: De Zeeuwse cultuur is beter verbonden met de omliggende regio's en (inter)nationale netwerken.

Actie 3.1 - Verbeteren samenwerking en verbinding met culturele organisaties buiten Zeeland

De Zeeuwse cultuur is nog te veel naar binnen gekeerd. Er wordt weinig geïnvesteerd in grensoverschrijdende samenwerking. Er liggen kansen voor samenwerking met Vlaanderen en in het bijzonder met de stad Gent (sociaal-maatschappelijke kant van grensoverschrijdende havenfusie). In Nederland ligt een versterking van de band met andere niet Randstad provincies voor de hand. Verder weg liggen kansen voor het verder uitbouwen van de bijzondere band met de Verenigde Staten (Roosevelt legacy, FFA) en met gebieden waar Zeeland historische connecties mee heeft. In deze laatste categorie vallen ook het koloniale en slavenerfgoed.

Rolverdeling:

- De vier Zeeuwse steden (Goes, Middelburg, Terneuzen, Vlissingen) zorgen samen met de provincie voor aansluiting op de landelijke basisinfrastructuur door uitvoering van het bidbook. • De provincie, gemeenten, Roosevelt Foundation, Zeeuws Archief en Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen (KZGW) bevorderen internationale samenwerking op basis van historische connecties.

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

(...)

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Betere afstemming tussen culturele instellingen en vervoersbedrijven kan voordelen opleveren voor bereikbaarheid en kosten.
- Samenwerking met instellingen buiten Zeeland geeft verrijking en vergroot het draagvlak.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- De Zeeuwse cultuur is verweven met de Zeeuwse kernkwaliteiten, daarom is versterking van de een ook versterking van de ander.

- Het benutten van historische banden van Zeeland met het buitenland, kan ook de Zeeuwse kernkwaliteiten die daarmee samenhangen versterken.
4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.
- De bereikbaarheid en toegankelijkheid van culturele voorzieningen moet ook rekening houden met de mogelijkheden van toekomstige inwoners en toeristen.
 - Betere digitale toegankelijkheid van cultuur maakt deze toekomstbestendig.

2. Gezondheid

Doelstelling 2030

Onze leefomgeving is veilig, lokt gezond gedrag uit en heeft weinig gezondheidsrisico's. De gezonde keus is de gemakkelijkste keus en gezondheidsrisico's voor de mens zijn verlaagd. Het uitgangspunt voor gezondheid is het vermogen van mensen om met de fysieke, emotionele en sociale levensuitdagingen om te gaan en zoveel mogelijk eigen regie te voeren. Gezondheid wordt door veel factoren beïnvloed, zowel in positieve als in negatieve zin. Gezondheid bestaat uit 6 pijlers; lichaamsfuncties, mentaal welbevinden, zingeving, kwaliteit van leven, sociaal/maatschappelijk participeren en dagelijks functioneren. De leefomgeving speelt bij veel van deze factoren een rol. Er is een sterke relatie tussen leefomgeving, leefstijl en gezondheid. Daarnaast heeft financiële situatie ook invloed op de gezondheid van mensen.

Subdoelen:

Subdoel 1: Uitbreiden van een omgeving met een gezond voedingsaanbod en het verminderen van een omgeving met ongezond voedingsaanbod

Subdoel 2: Een omgeving die uitnodigt tot bewegen

Subdoel 3: Een omgeving die uitnodigt tot ontmoeten

Subdoel 4: Een omgeving die uitnodigt tot ontspannen Subdoel

5: Een omgeving die gezondheidsrisico's verlaagt **Indicatoren:**

- Gemiddelde levensverwachting bij geboorte (82,05 jaar in Zeeland in 2019)
- Ervaren gezondheid (75,5% (zeer) goed in Zeeland in 2017)

Huidige situatie

Het gezondheidsbeeld van Zeeland laat twee kanten zien. Inwoners van Zeeland leven langer en er is op dit moment in Zeeland minder sterfte aan kanker en dementie in vergelijking met Nederland. Ook bewegen onze ouderen meer. Mensen voelen zich veiliger in hun woonomgeving. Ze zijn over het algemeen tevreden over hun woonomgeving, alhoewel dit natuurlijk per kern/wijk erg kan verschillen. Het percentage rokers daalt net als de landelijke trend en de prognose is dat het percentage mensen dat overmatig alcohol drinkt ongeveer gelijk blijft.

Aan de andere kant zien we dat inwoners van Zeeland langer in ongezondheid leven en dat eenzaamheid onder ouderen het hoogst van Nederland is. We zien een toename van risico op angst en depressie bij volwassenen. Jongeren geven aan steeds meer prestatiedruk te ervaren. Eenzaamheid en overgewicht neemt toe onder de hele bevolking.

De leefomgeving heeft invloed op gezond gedrag en ervaren gezondheid. Zowel positief als negatief. Zeeland heeft van nature alle ingrediënten in huis voor een gezond en prettig leven. Rust, ruimte, natuur, water en vruchtbare aarde. Mooie dorpen en steden met voorzieningen; deze ingrediënten hebben een positieve invloed op gezondheid.

Vanuit de leefomgeving zijn er ook bedreigingen voor de gezondheid. Wat betreft milieugezondheidsrisico's (www.atlasleefomgeving.nl) scoort Zeeland langs (snel)wegen en de industriegebieden boven het Nederlandse gemiddelde. Dit is een spanningsveld van enerzijds industrie en economisch belang en anderzijds een gezonde leefomgeving.

Zeeland heeft het hoogste percentage mantelzorgers en steeds meer mensen verrichten vrijwilligerswerk. Er is een tekort aan personeel in veel sectoren waaronder de zorg. Dit zal de komende jaren waarschijnlijk alleen maar toenemen. Het mantelzorgpotentieel daalt en de mensen die mantelzorg verlenen zullen nog meer onder druk komen te staan. Ook de betaalbaarheid en toegankelijkheid van de zorg komt nog verder onder druk te staan.

Ontwikkelingen

De vergrijzing vergroot de druk op gezondheid. Klimaatverandering heeft effecten op gezondheid door hitte, droogte en overstromingen. Gemiddeld neemt de gezondheid naar verwachting toe, maar er is ook een toename van ouderdomsziekten.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Uitbreiden van een omgeving met een gezond voedingsaanbod en het verminderen van een omgeving met ongezond voedingsaanbod

Actie 1.1 - Gezondheid centraal stellen in beleid voor voedselproductie

Beslissingen en keuzes over voedselproductie in stedelijk en landelijk gebied kunnen een positieve invloed hebben op kennis over voeding en de gezondheid van de inwoners en gasten van Zeeland. Bijvoorbeeld beschikbaarheid van voedsel uit de directe omgeving, mogelijkheden om zelf voedsel te verbouwen, gemeenschappelijke moestuinen, voedselbossen, etc. Gezondheid is één van de Europese transities die in de RIS3 2021-2027 centraal staan. Gezonde voeding en voedselproductie hebben aandacht in meerdere EU-programma's.

Rolverdeling:

- Rijk, provincie en gemeenten stimuleren gezonde voeding via het ruimtelijk en landbouwbeleid.
- GGD Zeeland adviseert over gezondheidsbeleid.

Subdoel 2: Een omgeving die uitnodigt tot bewegen (veilig, toegankelijk en aantrekkelijk)

Actie 2.1 – Bieden van een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke omgeving die uitnodigt tot bewegen

Gericht aanvullend beleid, zoals het dementievriendelijk inrichten van de omgeving, verbeteren van het gevoel van veiligheid en het bieden van wandel-, sport- en spelvoorzieningen.

Rolverdeling:

- Gemeenten, Sport Zeeland, GGD en vrijwilligers voeren projecten uit voor verbetering van de leefomgeving.
- Rijk en provincie ondersteunen de uitvoering.

Subdoel 3: Een omgeving die uitnodigt tot ontmoeten

Actie 3.1 – Vergroten van faciliteiten voor ontmoeting in de buitenruimte

Gericht aanvullend beleid voor faciliteiten in de buitenruimte die stimuleren tot ontmoeten, zoals vergroten van toegankelijkheid en voorzieningen denk aan paden, bankjes, toiletten, kofflegelegenheden, etc.

Rolverdeling:

- Gemeenten, GGD en vrijwilligers voeren projecten uit voor verbetering van de buitenruimte.
- Rijk en provincie ondersteunen de uitvoering.

Subdoel 4: Een omgeving die uitnodigt tot ontspannen

Actie 4.1 – Realiseren mogelijkheden voor rust en ontspanning

Gericht aanvullend beleid voor mogelijkheden voor rust en ontspanning, zoals stilteplekken, groen, locaties aan zee.

Rolverdeling:

Gemeenten, GGD en vrijwilligers voeren projecten uit voor verbetering van de buitenruimte. Rijk en provincie ondersteunen de uitvoering.

Subdoel 5: Een omgeving die gezondheidsrisico's verlaagt

Zie acties bij onderdeel Milieu

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

[...]

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Bij vrijwel alle (uitvoerings)acties is er een effect op de gezondheid van inwoners en/of toeristen, daarom zijn er veel kansen om positieve effecten te vergroten en negatieve effecten te verminderen.
- Gezondheid is niet alleen een doel, maar ook een voorwaarde voor economische ontwikkeling.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Een groene, inspirerende en vertrouwde omgeving is een belangrijke voorwaarde voor gezondheid. Versterking van de Zeeuwse kernkwaliteiten draagt rechtstreeks bij aan de gezondheid en biedt mogelijkheden voor een gezonde levensstijl.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Veranderingen in klimaat en bevolkingssamenstelling hebben direct gevolgen voor de gezondheid.
- Internationaal verkeer zorgt voor snelle verspreiding van ziekten en plagen en vraagt om een mondiale aanpak.

3. Mobiliteit

Doelstelling 2030

De ambitie is dat mobiliteit snel, slim, veilig, schoon en betaalbaar is. Digitale bereikbaarheid is snel en voldoende dekkend.

Subdoel 1: Snelle mobiliteit

Subdoel 2: Organiseren van een flexibel vraagafhankelijk mobiliteitsaanbod, gericht op de behoeften van de reiziger.

Subdoel 3: Verbeteren verkeersveiligheid

Subdoel 4: Schone mobiliteit

Subdoel 5: Optimale digitale bereikbaarheid in de hele provincie Indicatoren:

- Reistijd vanaf Vlissingen en Terneuzen naar Rotterdam, Breda en Antwerpen per trein en auto. (2019: Vlissingen – Rotterdam 1:47 per trein, 1:20 per auto, Rapport Wind in de zeilen / www.ns.nl en www.anwb.nl)
- tevredenheid reizigers (Algemeen klantoordeel OV 2019: 7,8 volgens klantbarometer van CROWKpVV)
- aantal knooppunten met voorzieningen (OV-beheertool)
- aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden en overige gewonden per jaar (Aantal verkeersdoden: 2016 = 20; 2017 = 18; 2018 = 13; 2019 = 11 volgens ROVZ)
- aantal gebruikers van fiets/e-bike voor woonwerk- of schoolverkeer (aantal verplaatsingen per dag voor woonwerkverkeer, voor onderwijs volgen / cursus / kinderopvang en voor enkele andere motieven.
- Van en naar het werk in 2019 is gemiddeld per persoon per dag: 0,13 verplaatsingen; 0,65 km; 2,38 minuten. Onderwijs volgen / cursus / kinderopvang in 2019 is gemiddeld per persoon per dag: 0,09 verplaatsingen; 0,38 km; 1,69 minuten.)
- aantal laadpunten voor fietsen en auto's (totaal aantal voor auto's in 2019 (december): 826 volgens klimaatmonitor.nl)

Huidige situatie

Corona

Door corona wordt meer thuisgewerkt en thuis onderwijs gevolgd. Dit heeft gevolgen voor mobiliteit. Het autoverkeer is 8% lager dan 2019 en gebruik van openbaar vervoer 47% lager dan in 2019. (bron: monitorrapport min. I&W 30-9-2020). Een deel van de mensen die normaal met openbaar vervoer reizen, kiest nu voor eigen vervoer. Wat dit op langere termijn betekent, is niet met zekerheid te zeggen. Uit enquêtes blijkt dat naar verwachting ook na corona structureel meer thuisgewerkt zal worden. Ook is de verwachting dat reizigers na corona andere vervoersmiddelen zullen blijven kiezen, bijvoorbeeld de fiets of (deel)auto in plaats van openbaar vervoer. Scholen hebben hun tijden aangepast, waardoor groepen scholieren gespreid reizen. Dit betekent minder piekbelasting. Deze ontwikkeling kan wel een versnelling geven voor invoering van flexibel vraagafhankelijk vervoer en gebruik van fiets en e-bike.

Auto

Over het algemeen zijn door fysieke barrières de reisafstanden in Zeeland vrij groot. Het hoge autobezit geeft mogelijkheden tot zelfstandige mobiliteit. Alleen bij incidenten of zomerdrukke ontstaat reistijdverlies. Het wordt drukker op de weg. Met name in de zomerperiode nemen de intensiteiten toe. Naar verwachting zit de (hoofd)infrastructuur rond 2030 op een aantal plaatsen tegen haar capaciteitsgrenzen aan. De Westerscheldetunnel wordt in 2033 tolvrij; dat zal verkeer aantrekken.

Openbaar en doelgroepenvervoer

De groepen die belemmeringen in hun mobiliteit ervaren zijn scholieren/studenten, mensen met een beperking en ouderen. Zij zijn minder zelfstandig mobiel en daarom meer afhankelijk van fiets, medebewoners en openbaar- en doelgroepenvervoer. Er zijn grote regionale verschillen in aanbod van openbaar vervoer. De gebieden nabij de Zeeuwse spoorlijn en A58 hebben betere verbindingen en meerdere reisopties, waar dat in andere gebieden beperkt is. De treinverbinding biedt een goede bereikbaarheid voor de Bevelanden en Walcheren, maar de reistijd naar de Randstad en Noord-Brabant is toegenomen. Vanaf eind 2021 wordt met het toevoegen van één intercity per uur de reistijd met de Randstad en Noord-Brabant met 20 minuten verkort (rapport Wind in de zeilen). De

grensoverschrijdende verbindingen zijn beperkt. Onderdeel van het compensatiepakket in het rapport Wind in de zeilen is het wegnemen van knelpunten in het spoornetwerk tussen Gent en Terneuzen. In eerste instantie gaat het om goederenvervoer, later mogelijk ook om personenvervoer.

De noord-zuid verbindingen worden bediend door de bus. Het busvervoer in Zeeland kent echter een teruglopend aantal gebruikers en de kosten voor het systeem nemen toe. Door corona is gebruik van de bus (tijdelijk) nog verder afgenomen en de vervoerder zoekt samen met het onderwijs en de overheid naar kansen om de dienstregeling bij te stellen, passend binnen het beoogde toekomstplaatje. De klassieke vorm van openbaar vervoer schiet te kort, er is vraag naar flexibele en vraaggerichte vormen van mobiliteit en onderzocht wordt op welke manier dat vorm kan krijgen. Voor doelgroepenvervoer geldt dat het gebruik toe neemt, wat voor gemeenten een kostbare onderneming is. Lokale mobiliteitsinitiatieven ontstaan uit initiatief van bewoners als aanvulling op het bestaande aanbod van collectief vervoer.

Zeeland kent één publiek georganiseerde verbinding over water; het fietsvoetveer tussen Breskens en Vlissingen. Deze dienst kent met name toeristische reizigers, maar biedt ook voor studenten en forenzen een betrouwbare aansluiting over het water.

Op de knooppunten zijn overstapmogelijkheden tussen fiets, auto, bus en/of trein. Deze knooppunten zijn niet altijd gelegen op locaties met horeca, detailhandel of andersoortige voorzieningen, waardoor deze voor de reiziger niet altijd een prettige verblijfsplek zijn.

Schone mobiliteit

De E-bike/Speed pedelec biedt voor steeds meer scholieren, forenzen en ouderen uitkomst voor dagelijkse verplaatsingen. Een acceptabele fietsafstand kan daarmee vergroot worden van 7 naar 15 km (ca. half uur fietsen).

Een steeds groter deel van de auto's in Nederland is elektrisch (6% eind 2019, bron RVO.nl) T/m juli 2020 zijn er in Zeeland 1220 (semi-)publieke laadpunten en 27 snellaadpunten voor elektrische auto's (bron: RVO.nl)

Volgens het bestuursakkoord Zero Emissie moeten alle nieuwe bussen in 2025 zero emission zijn. Ook voor het doelgroepenvervoer is er een bestuursakkoord voor zero emission vervoer vanaf 2025.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema, zowel in weginrichting als in verkeersgedrag. Jaarlijks zijn er ca 25 dodelijke ongevallen, ca 500 ziekenhuisgewonden en vele andersoortige ongelukken. De verkeersveiligheid wordt in Zeeland vergroot door scheiding van specifieke verkeerstypen. Er zijn specifieke kwaliteitsnetwerken voor goederenvervoer, landbouwvervoer, OV/bus en fietsverkeer. Daarnaast krijgen voertuigen steeds meer functionaliteiten die veiligheid vergroten.

Digitale Bereikbaarheid

Door corona is het gebruik van digitale toepassingen voor (samen)werken op afstand sterk toegenomen. Deze toepassingen maken het mogelijk om thuis werken, thuis onderwijs te volgen en gebruik te maken van velerlei diensten, waardoor reizen niet meer gemaakt hoeven te worden. Digitale bereikbaarheid wordt door deze ontwikkeling belangrijker.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Snelle mobiliteit

Actie 1.1 Inzetten op snelle en frequente openbare vervoersverbindingen met de Randstad en Noord-Brabant, en tussen Zeeuwse steden

Een randvoorwaarde voor een beter vestigingsklimaat is dat de openbare vervoersverbindingen snel en frequent zijn. In het compensatiepakket Marinierskazerne (Eindrapport Wind in de zeilen) wordt aangegeven dat vanaf december 2021 elk uur een intercity zal rijden, tussen 2023 en 2025 een versnelling wordt gerealiseerd door aansluiting op de hogesnelheidslijn. En uiterlijk 2030 moet onderzoek uitwijzen of er twee keer per uur een intercity naar Amsterdam kan rijden.

Rolverdeling:

- Kaders stellen en financiering doelgroepen- respectievelijk openbaar vervoer door gemeenten en provincie
- Lobby door overheden via het Overleg Zeeuwse Overheden (OZO)

- Uitvoering door het Rijk en de NS in het kader van het compensatiepakket Marinierskazerne.
- Afstemming door gemeenten, provincie, Rijk, SER Zeeland, stads-/dorpsraden, Prorail, NS, concessiehouder busvervoer
- Eventuele aanleg door bouwbedrijven

Actie 1.2 Verbeteren grensoverschrijdende verbindingen

Niet alleen de verbinding met de rest van Nederland moet verbeterd worden, ook die met België. Hier gaat het om zowel openbaar vervoer als wegen.

Rolverdeling:

- Kaders stellen door gemeenten, provincie, Rijk
- Financiering door provincie, Rijk, Rijkswaterstaat (rijkswegen), Euregio Scheldemond
- Lobby door gemeenten, provincie, Sociaal Economische Raad Zeeland (SER)
- Eventuele aanleg door bouwbedrijven
- Advisering door Veiligheidsregio Zeeland

Subdoel 2: Organiseren van een flexibel vraagafhankelijk mobiliteitsaanbod, gericht op de behoeften van de reiziger.

In het nieuwe systeem gaan we uit van meer flexibele fijnmazige mobiliteit en een beperkter maar hoogwaardiger vast openbaar vervoer netwerk. Hiermee nemen we de overlast van de lege bus in kleine kernen weg en bieden we de reiziger een beter alternatief, zonder afhankelijkheid van dienstregeling en lijnvoering, waardoor de leefbaarheid (in kleine kernen) verbetert.

Actie 2.1 Verbeteren/vervangen van aanbodgericht busvervoer door versnellen van buslijnen en organiseren en faciliteren mobiliteitsvormen voor flexibele fijnmazige mobiliteit

Reizigers die vanuit woonwijken en kleine kernen reizen, zullen met fijnmazige mobiliteit naar een knooppunt moeten reizen, vanwaar zij hun reis vervolgen met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Van belang hierbij is dat het netwerk van snelle verbindingen alle gemeenten in Zeeland bedient. Binnen het Zeeuws brede aanbod van flexibele fijnmazige mobiliteit is ruimte voor maatwerk in de regio's en worden bestaande lokale initiatieven gestimuleerd en gefaciliteerd.

Rolverdeling:

- Gemeenten en provincie stellen kaders.
- Gemeenten en provincie verbinden partijen.
- Provincie en gemeenten en commerciële mobiliteitsaanbieders financieren. □
Adviesorganisaties en stads-/dorpsraden adviseren.

Actie 2.2 Ontwikkelen van een robuust, flexibel en betaalbaar mobiliteitssysteem, waarbij de reiziger (meer) centraal komt te staan

Slimme Mobiliteit biedt mogelijkheden om mobiliteit beter te organiseren door het aanbod beter te laten aansluiten op de mobiliteitsvraag. Dit kunnen aanpassingen van bestaande mobiliteitssystemen zijn, maar ook de toevoeging van nieuwe (flexibele vraagafhankelijke) mobiliteitsconcepten. Hiervoor is het nodig om de ontwikkelrol voor het publiek georganiseerd vervoer centraal te organiseren. Hierdoor wordt het mogelijk om diverse vormen van mobiliteit met elkaar te laten ademen. Dit kan alleen als budgetten en bevoegdheden met elkaar worden gedeeld. Het in te richten Mobiliteitsbureau Zeeland moet de spil worden als opdrachtgever voor vervoerscontracten, waarbij het mobiliteitsbureau bijdraagt aan de ontwikkeling van vervoersinitiatieven, aansluiting van vraag en aanbod coördineert en zorg draagt voor zichtbaarheid van Zeeuwse mobiliteit in MaaS (Mobility as a Service) apps. Betaalgemak gaat verbeteren. Waar nu nog verschillende passen nodig zijn voor haltetaxi, wmo, trein en fast ferry ligt het in de lijn der verwachting dat een oplossing met één pas of app alle betalingen kan gaan verzorgen. Mobility as a Service (MaaS) biedt de reiziger de mogelijkheid om middels een app de reis te plannen, boeken en betalen, waarbij de reiziger eigen voorkeuren (snelheid, delen, prijs) kan bepalen. In 2020 en de eerste helft van 2021 wordt het onderwerp Slimme Mobiliteit verder uitgewerkt. Een onderdeel van deze actie is het Living Lab Slimme Mobiliteit: hiermee wordt Zeeland, met Vlissingen als focuspunt, een experimenteerzone, waar gemeenten, provincie, Rijk, mobiliteitsbedrijven en verkeerswetenschappers nieuwe kennis opdoen voor het ontwikkelen van een nieuwe generatie mobiliteitsoplossingen (Rapport Wind in de zeilen). Zeeland is daarmee het gebied om in een meer dunbevolkt gebied innovaties die door kennisinstellingen zijn ontwikkeld en

uitgewerkt, in de praktijk uit te gaan testen. Bij in de praktijk bewezen succesvolle toepassingen rollen we initiatieven uit over Zeeland.

Rolverdeling:

- Gemeenten, provincie, mobiliteitsaanbieders, Toeristisch Ondernemend Zeeland (TOZ)/recreatiebedrijven, adviesorganisaties, stads-/dorpsraden, ZB planbureau, VRZ, zorginstellingen (experiment mobiliteit gekoppeld aan ontmoeting/activiteit) delen kennis.
- Gemeenten en provincie verbinden partijen vervullen via het in te richten Mobiliteitsbureau Zeeland een spil in de ontwikkeling van mobiliteit in Zeeland. Budgetten en bevoegdheden worden via het Mobiliteitsbureau Zeeland gedeeld.
- Rijk, gemeenten, provincie, TOZ/recreatiebedrijven (projecten i.r.t. toerisme) financieren. □ Onderwijsinstellingen passen opleidingen aan.

Actie 2.3 Delen van mobiliteitsdata (vraag en aanbod)

Om vraagafhankelijk vervoer aan te kunnen bieden is het nodig om de vraag te kennen. Hiervoor is onderzoek en uitwisseling van data nodig. Daarvoor wordt op korte termijn een Zeeuws Regionaal Data Team (RDT) ingericht. Het RDT zal een coördinerende rol gaan vervullen om de data met betrekking tot mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur voor de regio Zeeland te verzamelen en ontsluiten, om zo zowel de multimodale reiziger als de wegbeheerders zo goed mogelijk te kunnen bedienen.

Rolverdeling:

- Zeeuwse overheden werken samen in een Zeeuws Regionaal Data Team.
- Mobiliteitsaanbieders delen data over mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur.
- Het RDT faciliteert data aan het Mobiliteitsbureau Zeeland.
- Gemeenten, provincie, TOZ, ZB Planbureau en North Sea Port delen kennis.
- Provincie en gemeenten laten onderzoek doen.
- Gemeenten en provincie brengen partijen bij elkaar. □ Provincie en gemeenten financieren.

Actie 2.4 Ontwikkelen van verschillende type knooppunten met divers aanbod van mobiliteit en (laad)voorzieningen

Bij een prettige reis horen ook prettige en soepele overstapmogelijkheden. Dit kan door knooppunten in te richten waar verschillende vormen van vervoer op aansluiten en waar ook voorzieningen zijn, zoals horeca of een ophaalpunt voor pakjes of boodschappen. We organiseren een Zeeuwse aanpak van knooppuntontwikkeling, bestaande uit OV-knooppunten en mobiliteitshubs rond laadvoorzieningen.

Rolverdeling:

- Gemeente, Provincie, Rijk, Prorail, NS en andere stakeholders werken gezamenlijk planvorming uit en financieren knooppunt ontwikkeling.
- Bouwbedrijven, gemeenten en provincie leggen knooppunten aan en richten ze in.
- Concessiehouder busvervoer, NS, aanbieders gedeelde mobiliteit, gemeentelijke vervoerscentrale Zeeland, stads-/dorpsraden en adviesorganisaties delen kennis.

Subdoel 3: Verbeteren verkeersveiligheid

Actie 3.1 Verbeteren veiligheid infrastructuur

Verkeersveiligheid wordt in Zeeland integraal opgepakt door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ). In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is in samenspraak met de verkeersveiligheidspartners een integrale risicogestuurde aanpak op negen thema's opgesteld. Binnen deze thema's moet integraal worden samengewerkt om de risico's voor verkeersveiligheid zoveel mogelijk in te perken. De aanpak is uitgewerkt in een uitvoeringsagenda en richt zich op verbetering van infrastructuur, educatie & communicatie en handhaving. Deze actie richt zich op het onderdeel infrastructuur.

Rolverdeling:

- Het Rijk stelt landelijke juridische en financiële kaders vast en verzorgt landelijke campagnes voor educatie en communicatie.
- Rijkswaterstaat, provincie, waterschap en gemeenten nemen maatregelen om de infrastructuur veiliger in te richten.
- Het ROVZ coördineert en stimuleert projecten gericht op verkeerseducatie en communicatie door overheden, verzekeraars, verkeersveiligheidsorganisaties (o.a. VVN), ANWB, Fietzersbond, scholen en bedrijven.
- De politie zorgt in afstemming met het OM en burgemeesters voor de verkeershandhaving. Veiligheidsregio Zeeland adviseert m.b.t. ruimte voor hulpdiensten.

Actie 3.2 Verbeteren gedrag verkeersdeelnemers

Deze actie gaat over de onderdelen educatie, communicatie en handhaving van de onder actie 1 genoemde uitvoeringsagenda.

Rolverdeling:

- Gemeenten en provincie stimuleren veilig gedrag via voorlichting.
- Gemeenten monitoren verkeersgedrag.
- Stads- en dorpsraden denken mee.
- Boeren waarschuwen verkeersdeelnemers op landbouwroutes.
- Veiligheidsregio Zeeland adviseert m.b.t. ruimte voor hulpdiensten.

Subdoel 4: Schone mobiliteit

Actie 4.1 Inzetten op gebruik van fiets en e-bike voor kortere afstanden

Meer gebruik van fiets en e-bike heeft een positief effect op de zelfstandige mobiliteit van groepen die geen auto hebben. Door gebruik van de auto te vervangen door de fiets of e-bike levert dit een bijdrage aan CO2-doelstellingen.

Rolverdeling:

- Gemeenten, Waterschap en provincie stellen visie beleid op
- Gemeenten, provincie, waterschap, TOZ/recreatiebedrijven en bouwbedrijven leggen infrastructuur aan (laadpunten, fietsinfrastructuur)
- Enduris deelt kennis over elektriciteitsnet en kansen voor laadpaalinfrastructuur
- Gemeenten, provincie en TOZ stimuleren en lichten voor □ Stads- en dorpsraden denken mee

Actie 4.2 Automobility en treinverkeer zero emission Zie

hiervoor de acties bij Energietransitie, subdoel 1.

Actie 4.3 Faciliteren van voldoende oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen Zie

hiervoor de acties bij Energietransitie, subdoel 1.

Subdoel 5: Optimale digitale bereikbaarheid in de hele provincie

Actie 5.1 Verbeteren digitale infrastructuur

Digitale toepassingen maken het mogelijk om thuis te werken, onderwijs te volgen en gebruik te maken van diensten. Daardoor hoeft een deel van de reizen niet meer gemaakt te worden. Hiervoor is het nodig om het digitale netwerk verder te verbeteren. Vanuit EU-programma's wordt innovatie en digitale bereikbaarheid ondersteund.

Rolverdeling:

- Gemeenten en provincie stellen beleid op, financieren, brengen partijen bij elkaar, stimuleren uitrol in buitengebied en verlenen vergunningen voor aanleg van infrastructuur.
- Bouwbedrijven leggen infrastructuur aan
- SER Zeeland en TOZ zorgen voor afstemming en overleg.

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- Bekijk of mobiliteitsknooppunten met voorzieningen te combineren zijn met voorzieningen voor kleine kernen.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Door budgetten voor doelgroepen- en openbaar vervoer samen te voegen worden mogelijkheden vergroot voor een toekomstgericht mobiliteitssysteem.
- Combineer aanpassingen in infrastructuur voor verbeterde verbindingen met verkeersveiligheid.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

[...]

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Richt infrastructuur inclusief knooppunten en mobiliteitssysteem in met het oog op zero-emission.
- Werk circulair.
- Stimuleer zero-emission mobiliteit.

4. Onderwijs

Doelstelling 2030

Het doel voor 2030 én 2050 is het realiseren van een duurzame onderwijs- en onderzoeksinfrastructuur.

Belangrijk daarbij is dat deze kwalitatief hoogstaand, bereikbaar en betaalbaar is. Zowel door een hoogstaand aanbod aan nicheopleidingen (zoveel mogelijk aansluitend bij het Zeeuwse DNA) als van een aantrekkelijk onderwijsaanbod van reguliere opleidingen over de hele breedte en iedere regio. Het belangrijkste nicheaanbod in Zeeland zijn de Delta georiënteerde studies (zoet/zoutwater, klimaat, zilte teelten). Mooie exportproducten die ook onderzoeksinstellingen en andere bedrijven aantrekt.

Een aantrekkelijk onderzoeks- en onderwijsaanbod in de breedte en de aanwezigheid van niche opleiding die aansluiten bij het Zeeuwse DNA zijn een belangrijke bijdrage aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor jongeren uit Zeeland en elders en daarmee voor de Zeeuwse economie.

Middels Campus Zeeland wordt daarop ingezet.

Belangrijke pijlers daarbij zijn goed onderwijsaanbod, kennisklimaat, studentenhuisvesting, leefklimaat, innovatieve, duurzame vervoersmogelijkheden. Hiermee wordt een klimaat geschapen om Zeeland aantrekkelijk te houden voor Zeeuwse jongeren én voor jongeren van elders om te studeren. Doel daarbij is om deze studenten na hun studie te behouden voor de Zeeuwse bedrijven door te blijven leven en werken in Zeeland of zich in Zeeland te vestigen.

Bij onderwijs zijn twee subdoelen geformuleerd te weten:

Subdoel 1: Het creëren van een hoogstaand onderwijs- en onderzoeksaanbod in de hele onderwijs/onderzoekskolom van zowel reguliere opleidingen als nicheopleidingen, door verder te bouwen aan de Zeeuwse campus, een cyclische samenwerking van onderwijs- en onderzoeksinstellingen.

Subdoel 2: Een intensieve samenwerking bereiken tussen onderwijs/bedrijfsleven/overheid (triple helix). Aandachtspunten daarbij zijn:

- ***de onderwijs- en kennisinfrastructuur in Zeeland kwalitatief goed en betaalbaar te houden***
- ***de innovaties in de Zeeuwse economie te stimuleren***
- ***de leefbaarheid in Zeeland te behouden***
- ***het bedrijfsleven de juiste mensen te leveren*** Indicatoren:

In Zeeland staan 39 middelbare scholen en 189 basisscholen. Daarnaast bieden Scalda en Hoornbeeck MBO-opleidingen aan voor jongeren en volwassenen. Voor HBO is er Hogeschool Zeeland en op academisch niveau is er het University College Roosevelt. In 2019 telde het voortgezet onderwijs 18.621 leerlingen, het MBO telde 9.911 studenten, het HBO telde 4.854 studenten en waren er 500 studenten voor wetenschappelijk onderwijs (bron statline).

Huidige situatie

Demografische ontwikkelingen, zoals ontgroening, vergrijzing en krimp hebben invloed op het aanbod en de invulling van het onderwijs in Zeeland. Vanuit het onderwijs moet voldoende aanwas komen voor de arbeidsmarkt, maar onderwijsinstellingen hebben al enige tijd te maken met de gevolgen van afname van het aantal geboorten. Het basisonderwijs is de grootste krimp voorbij, maar bij het voortgezet onderwijs zet de leerlingendaling de komende jaren nog door.

In de afgelopen 10 jaar is het aantal leerlingen in het voortgezet onderwijs met 10% gedaald. Het aantal mbo studenten is gedaald met 17,2%. Het aantal hbo- en universitaire studenten is daarentegen toegenomen met respectievelijk 19,2% en 28%. Slechts een kwart van de jongeren die naar elders vertrekken om te studeren, komt na afronding van die studie terug naar Zeeland om te werken.

Vooraf in het MBO is de bereikbaarheid van schoollocaties van invloed op de keuze van toekomstige scholieren. De ontwikkeling naar meer digitaal onderwijs en meer onderwijs bij (stage)bedrijven zal dit in de toekomst mogelijk wijzigen. Ook het hoger onderwijs is essentieel voor het behoud van jongeren. Om kwalitatief goed onderwijs te kunnen bieden is samenwerking met instellingen binnen en buiten de provincie (inclusief België) en specialisatie op een aantal thema's noodzakelijk.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Het creëren van een hoogstaand onderwijs- en onderzoeksaanbod in de hele onderwijs/onderzoekskolom van zowel reguliere opleidingen als nicheopleidingen, door verder te bouwen aan de Zeeuwse campus, een cyclische samenwerking van onderwijs- en onderzoeksinstellingen.

Campus Zeeland is een samenwerkingsverband van bedrijven, kennis- en onderzoeksinstellingen en overheden in Zeeland. Zij bundelen de krachten om te zorgen voor een sterke koppeling tussen onderwijs en bedrijfsleven. Dat moet de innovatiekracht van Zeeland vergroten en zorgen voor een toekomstbestendige economie waarin jonge, goed opgeleide mensen het bedrijfsleven versterken. Concreet werkt Campus Zeeland aan drie pijlers: Bèta Campus, Kennis & Innovatienetwerken en Onderwijs & Onderzoek. Deze drie pijlers staan niet op zich; samen vormen ze het Ecosysteem Campus Zeeland. Binnen campus is een nauwe verbintenis en betrokkenheid tussen de Zeeuwse kennis- en onderzoeksinstellingen en door daarnaast samen te werken met o.a. Universiteit Wageningen, Universiteit Utrecht, Universiteit van Gent en de Technische Universiteit Eindhoven is de inzet vanuit de onderwijswereld geborgd. Binnen campus is een stuurgroep ingesteld om de strategie van Campus en de samenhang tussen de drie pijlers te bewaken. Het rijk ondersteunt deze aanpak via Wind in de Zeilen.

De Stuurgroep is geen eigenaar van die vraagstukken en instituten, maar probeert de eerstverantwoordelijken te stimuleren (regie, afstemming, verbinden, lobby, faciliteren) om de doelstellingen en ambities van Campus Zeeland te realiseren.

Actie 1.1. Ondersteunen kennisinstellingen in hun relaties met Nationale en Europese organisaties
Rolverdeling:

Triple (quadrupel) helix samenwerking onderwijs/onderzoeksinstellingen, ondernemers, overheden en maatschappelijke organisaties (Campus Zeeland). Ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, steeds in afstemming met en/of in betrokkenheid van andere partners triple helix:

- Eerste aanspreekpunt onderwijs: onderwijsinstellingen
- Eerste aanspreekpunt onderzoek: onderzoeks/onderwijsinstelling
- Eerste aanspreekpunt Campus ontwikkeling: gemeenten
- Eerste aanspreekpunt proces: Provincie/overheden
- Eerste aanspreekpunt financiering: overheden

Subdoel 2: Een intensieve samenwerking bereiken tussen onderwijs/bedrijfsleven/overheid (triple helix).

Aandachtspunten daarbij zijn:

- de onderwijs- en kennisinfrastructuur in Zeeland kwalitatief goed en betaalbaar te houden
- de innovaties in de Zeeuwse economie te stimuleren
- de leefbaarheid in Zeeland te behouden
- het bedrijfsleven de juiste mensen te leveren

Actie 2.1 Zorgen voor verbondenheid van de Bèta Campus met de bestaande bedrijven en onderwijs- en kennisinstellingen in de hele kolom in Zeeland en omliggende regio's en met de K&I-netwerken

Actie 2.2. Het versterken van de uitvoeringskracht van de K&I-netwerken

Actie 2.3. Het realiseren van de triple helix samenwerking op bestuurlijk en op uitvoeringsniveau, gericht op de versterking van de Zeeuwse Onderwijs/onderzoekinfrastructuur.

Rolverdeling:

Triple (quadrupel) helix samenwerking onderwijs/onderzoeksinstellingen, ondernemers, overheden en maatschappelijke organisaties (Campus Zeeland). Ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, steeds in afstemming met en/of in betrokkenheid van andere partners triple helix

- Eerste aanspreekpunt onderwijs: onderwijsinstellingen
- Eerste aanspreekpunt onderzoek: onderzoeks/onderwijsinstelling
- Eerste aanspreekpunt vraag bedrijfsleven: ondernemers/kennis & innovatienetwerken
- Eerste aanspreekpunt opgave overheid: overheden
- Eerste aanspreekpunt Campus-ontwikkeling: gemeenten

- Eerste aanspreekpunt proces: Provincie/overheden
- Eerste aanspreekpunt financiering: overheden Economic Board is strategische partner En verder:
- Toeristisch ondernemend Zeeland draagt in het kader van het hospitality pact bij aan het verbeteren van de aansluiting tussen onderwijs en praktijk in de recreatiesector.
- Erfgoed- en natuurorganisaties betrekken het onderwijs bij het uitdragen van hun kennis over Zeeland.
- De instellingen voor voortgezet onderwijs zorgen voor de invulling van kennisontwikkeling en verspreiding door praktijkgericht onderzoek en het toekomstbestendig houden van het opleidingsportfolio, alsmede voor het uitvoeren van samenwerking met andere onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en de overheid (triple helix).
- Corona biedt naast uitdagingen voor het onderwijs ook kansen omdat onderwijs zich in de toekomst mogelijk meer gaat richten op digitale vormen.

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- Woningen(voor studenten/leerkrachten), onderwijs en voorzieningen kunnen geclusterd worden. Ook kan bestaand leegstaand vastgoed gebruikt worden, bijv. voor de living labs.
- Living labs kunnen bijdragen aan verduurzamen van de huidige woningvoorraad en bestaand vastgoed.
- Inbreiding/bundeling maakt kernen sterker en behoudt kwaliteit van het landelijk gebied, maar concurreert met ruimtevraag voor waterberging, energieopslag/opwekking. Dit vraagt om slim ruimtegebruik. De andere functies moeten duidelijk onderdeel zijn van ruimtelijke plannen. Gevaar is dat de markt hierbij geen integrale afweging maakt.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Triple (of quadrupel) samenwerking, ieder vanuit eigen rol en verantwoordelijkheden (Campus Zeeland). Triple helix zorgt niet alleen voor verbinding op het gebied van onderwijs en onderzoek, maar ook op een breder vlak (zoals leefbaarheid).
- De vraag/urgentie van de onderliggende opgaven ligt vooral bij het bedrijfsleven (de maatschappelijke partners, leerlingen, ouders) en de onderwijsinstellingen wat betreft de inhoud van de opgave. Het antwoord ligt in de triple (quadrupel) helix samenwerking onderwijs/onderzoeksinstellingen, ondernemers, overheden en maatschappelijke organisaties (Campus Zeeland). Ieder is betrokken/draagt bij vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, steeds in afstemming met en/of in betrokkenheid van andere partners triple helix.
- Openbaar vervoer is belangrijk voor het onderwijs. Goed bereikbare basisscholen maken de provincie aantrekkelijker voor jonge gezinnen en voldoende werkgelegenheid in de nabijheid of goede verbindingen met grote werklocaties maken de provincie aantrekkelijk als woonlocatie voor de beroepsbevolking én is positief voor de werkgelegenheid. Goed bereikbaar middelbaar en hoger onderwijs helpt studenten om de keuze te maken voor Zeeland.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Kinderen in de doorgaande leerlijn BO-VO-MBO-HO maken kennis met- en zijn goed op de hoogte van de kernkwaliteiten van Zeeland (het Zeeuwse DNA).
- Zeeland is, door het hoogstaande onderwijsaanbod van reguliere en niche-opleidingen, kennisklimaat, studentenhuysvesting, leefklimaat en door innovatieve, duurzame vervoersmogelijkheden aantrekkelijk voor Zeeuwse jongeren én jongeren van elders om te studeren, leven en werken. De ontgroening neemt hierdoor af en de samenleving wordt meer inclusief. Daarbij is de aanwezigheid van een goede onderwijs-onderzoeksinfrastructuur een van de medebepalende vestigingsfactoren voor nieuwe bedrijven

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- De doelstelling draagt bij aan de volgende SDG's: kwaliteitsonderwijs door het maken van een kwaliteitsslag in het gehele Zeeuwse onderwijs, innovatie en infrastructuur door inzet van de triple helix en living labs, ongelijkheid verminderen door onderwijs zo aan te bieden dat inclusiviteit

wordt bereikt en duurzame steden en gemeenschappen wanneer de realisatie van een campus duurzaam gebeurt.

- Een duurzame onderwijs- en onderzoeksinfrastructuur levert een belangrijke bijdrage aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor jongeren en voor bedrijven uit Zeeland en van elders en levert daarbij een bijdrage aan een innovatieve Zeeuwse economie en belangrijke maatschappelijke vraagstukken.

5. Voorzieningen en evenementen

Doelstelling 2030

Bereikbaarheid en beschikbaarheid van (basis)voorzieningen en evenementen voor elke Zeeuw en toerist is gegarandeerd.

Het gaat erom dat iedereen, ongeacht leeftijd, opleidingsniveau, afkomst of vitaliteit, toegang heeft tot alle benodigde voorzieningen. Zeeland beschikt over een aantal bijzondere en zich onderscheidende kleinschalige top- en kwaliteitsvoorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg en cultuur, die de regio extra aantrekkelijk maken om te blijven of zich van elders hier te vestigen. Voor specifieke voorzieningen die in Zeeland niet beschikbaar zijn, wordt samengewerkt met de grote steden in de omgeving. De bereikbaarheid van deze steden is optimaal gegarandeerd. Zeeland trekt meer toeristen dan ooit, die bijdragen aan het draagvlak voor voorzieningen.

In 2030 worden de aanvullende voorzieningen zoveel mogelijk op knooppunten geconcentreerd, die optimaal bereikbaar zijn gemaakt voor alle Zeeuwen. Veel heel kleine kernen zullen ook voor hun basisvoorzieningen hierop aangewezen zijn. Door 'slimme mobiliteit' is bereikbaarheid in 2030 vrijwel geen vraagstuk meer.

De evenementen in Zeeland worden afgestemd op de mogelijkheden van een gebied en passen bij omgeving en identiteit van Zeeland, zoals ook verwoord in Zeeland LandinZee. Het belang van het onderscheidende karakter van het evenement neemt toe naarmate omvang en uitstraling groter is. De evenementen vinden goed gespreid plaats, in tijd en in plaats, om de druk op de omgeving, omwonenden en zorg- en veiligheidsdiensten beter te verdelen. Bewoners zijn trots op de evenementen, voelen alsof deze ook een beetje 'van hen' zijn, bezoeken ze graag en nemen hun vrienden mee, ook van buiten provincie. De toerist boekt niet alleen om te ontspannen aan de kust, maar om die combinatie van rust en beleving. Organisatoren voelen zich erkend en ondersteund. Evenementen worden klimaatneutraal georganiseerd.

Subdoel 1: Iedereen, ongeacht leeftijd, opleidingsniveau, afkomst of vitaliteit, heeft toegang tot alle voorzieningen.

Subdoel 2: Zeeland beschikt over een aantal bijzondere en zich onderscheidende kleinschalige top- en kwaliteitsvoorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg en cultuur, die de regio extra aantrekkelijk maken om te blijven of zich van elders hier te vestigen.

Subdoel 3: Evenementen zijn het duurzame uithangbord van de ultieme Zeeuwse beleving.

Indicator(en):

- Gemiddelde afstand in Zeeland tot kinderdagverblijf / basisschool / grote supermarkt (0,6 / 0,7 / 0,9 km in 2019 volgens statline.cbs.nl)
- Aantal bezoekers van evenementen in Zeeland (bron: PM)

Huidige situatie

Wat zijn voorzieningen?

In dit kader verstaan we onder voorzieningen het volgende: voorzieningen behoren tot de maatschappelijke infrastructuur. Het zijn de collectief georganiseerde voorwaarden die individuen en groepen mensen in staat stellen deel te nemen aan de samenleving en zich daarin te kunnen ontplooiën. Voorzieningen kunnen de vorm hebben van stenen gebouwen, diensten (door organisaties, bedrijven of overheden) en netwerken tussen mensen (digitaal en fysiek). Voorzieningen zijn – als het goed is – een antwoord op behoeften van mensen. Niet alleen voor de bewoners van een gebied, maar niet in de laatste plaats ook voor de toeristen die hier tijdelijk verblijven.

Voorzieningen zijn er in veel soorten en maten, maar grofweg kan een onderscheid worden gemaakt tussen **basisvoorzieningen**, **aanvullende voorzieningen** en **top- of kwaliteitsvoorzieningen**.

Onder basisvoorzieningen verstaan we essentiële zaken, zoals nutsvoorzieningen inclusief internet, levensmiddelen, detailhandel, eerstelijns gezondheidszorg, hulpdiensten en basisonderwijs, maar ook bijvoorbeeld een basisbibliotheek of bibliobus. De basisvoorzieningen kunnen veelal lokaal worden ingevuld en moeten voor iedereen beschikbaar en toegankelijk zijn. De gezamenlijke overheden en het kleinbedrijf spelen hierin een centrale rol. Basisvoorzieningen bevinden zich vaak in de nabijheid, bedienen in de regel een beperkt gebied en dragen direct bij aan de lokale leefbaarheid.

Aanvullende voorzieningen vragen een groter verzorgingsgebied, qua inwoners of qua oppervlakte en hebben dan ook een bovenlokale, regionale functie. Zij dragen bij aan een aantrekkelijke woonomgeving voor een groter gebied en zijn vooral van invloed op de keuze van mensen en bedrijven om zich ergens te (blijven) vestigen. Deze vormen de meerwaarde ten opzichte van andere locaties en zullen niet in iedere kern aanwezig zijn. Het gaat bijvoorbeeld om zwembaden, winkelcentra, meubelboulevards, tweedelijns gezondheidszorg, middelbaar (beroeps)onderwijs, culturele instellingen en evenementen. Regionale afstemming over deze voorzieningen is nodig om vraag en aanbod goed aan te laten sluiten, overheidsinvesteringen effectief in te zetten en ongewenste ruimtelijke en leefbaarheidseffecten te voorkomen. En niet in de laatste plaats om kwaliteit van goede voorzieningen te bereiken.

Bij de echte **top- en of kwaliteitsvoorzieningen** gaat het over voorzieningen die van bovenregionaal of (sub)nationaal belang zijn en effecten hebben die over gemeente en/of regiogrenzen heen gaan, zoals ziekenhuizen met specialisaties, top toeristische en culturele voorzieningen (musea en tentoonstellingsruimten, toeristische dagattracties, schouwburgen, theaters, bioscopen en festivals), hoger- en wetenschappelijk onderwijs met onderscheidende studierichtingen. De kwaliteit van deze topvoorzieningen is belangrijker dan de afstand of tijd die men moet afleggen om er te kunnen komen. Concreet als voorbeeld (niet uitputtend en discutabel) kunnen worden genoemd als 'top- of kwaliteitsvoorzieningen' in de Zeeuwse context: Neeltje Jans, Zeeuws Museum, Industrieel Museum, Watersnoodmuseum, Bevrijdingsmuseum, De Mythe, CineCity, het Scheldetheater, Zeeuwse Bibliotheek, UCR, HZ en grote evenementen zoals Concert at Sea, Kustmarathon Zeeland, Ride for the Roses, Nazomerfestival, Vleeshal, et cetera.

Zeeland heeft sinds jaren te maken met opschaling van organisaties op het gebied van zorg, onderwijs en dienstverlening. Veelal heeft dit te maken van het verdwijnen van de noodzakelijke massa om een bepaald aanbod nog exploitabel te houden. Bij de culturele voorzieningen is er minder sprake van opschaling, maar neemt ook hier de druk toe en lijkt een beweging naar verdere samenwerking en op termijn opschaling onafwendbaar.

Onderwijs

In het Zeeuwse onderwijs heeft de ingezette ontgroening van de bevolking de afgelopen jaren in het basisonderwijs geleid tot sluiting van veel scholen. Inmiddels is de afname zichtbaar in het voortgezet onderwijs.

Voor basisscholen is de grootste krimp voorbij, maar zet nog een aantal jaren door tot circa 2028. Op gemeentelijk niveau is er nadruk op schaalvergroting (kwaliteit onderwijs) en integrale huisvesting (IKC's). In heel Zeeland is het vinden van genoeg leerkrachten een grote uitdaging. Dit geldt ook voor docenten in het voortgezet onderwijs. In Zeeuws-Vlaanderen ondervindt men last van 'concurrentie van Belgische scholen'. Dit begint vanaf de kinderopvang. In het voortgezet onderwijs zet de leerlingendaling de komende jaren nog door. Gemiddeld wordt 13% daling van leerlingaantallen richting 2030 verwacht, met uitschieters richting 20% in Zeeuws-Vlaanderen, waar naast sterke krimp ook leerlingen 'weglekken' naar België en op Schouwen-Duiveland. Dit heeft landelijke aandacht (commissie Dijkgraaf) en het Rijk gaat hiervoor (tijdelijk) extra budget vrij maken. In verbindingen tussen onderwijs- en culturele voorzieningen liggen kansen om een kwaliteitsimpuls te bereiken die weglek over de grens kan beperken omdat via een verlengde schooldag wordt geïnvesteerd in een rijk opleidingsklimaat. De bereikbaarheid van schoollocaties in het algemeen, en van MBO-scholen in het bijzonder, is van invloed op de schoolkeuze van scholieren. De ontwikkeling naar meer digitaal onderwijs kan dit in de toekomst veranderen.

Zorg

Ook voor goede ziekenhuiszorg is het hebben van medische specialisaties steeds meer afhankelijk van grotere aantallen patiënten. Gelet op de relatief geringe Zeeuwse bevolking kan niet langer in alle specialisaties worden voorzien en blijft samenwerking binnen Zeeland en met andere ziekenhuisorganisaties buiten de regio noodzakelijk.

Toerisme in relatie tot voorzieningen

Toerisme draagt in sommige streken van onze provincie in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en instandhouding van voorzieningen, zelfs in de kleine kernen. Winkels, openbaar vervoer en publieke voorzieningen zijn er mede dankzij het draagvlak van het toerisme. Daar waar de toeristen niet komen, is bijvoorbeeld de supermarkt een voorziening die onder druk staat en daardoor mogelijk zal verdwijnen. Deze voorziening is dan enkel afhankelijk van de 'eigen' bewoners van een kern, die in

veel gevallen de mogelijkheid hebben (en er ook voor kiezen) met de auto de boodschappen elders te halen. Het zijn de oudere, minder mobiele bewoners, die bij het verdwijnen van de supermarkt in een kern of dorp in de problemen kunnen raken. Niet alleen verliezen ze de plek waar ze hun dagelijkse boodschappen halen, maar tegelijkertijd ook een plaats waar ze elkaar regelmatig ontmoeten. De supermarkt kan gezien worden als het symbool van het 'zelfvoorzienende dorp'. Het verdwijnen van deze voorziening (meestal als gevolg van schaalvergroting) wordt dan ook ervaren als een verdere aantasting van de leefbaarheid. Het verdwijnen van voorzieningen is daarmee niet alleen een 'logistiek vraagstuk', dat (deels) door de inzet van meer mobiliteit en internet voor kwetsbare bewoners kan worden ondervangen, maar kent vooral ook een sociale component.

Voorzieningen en vestigingsklimaat

De aanwezigheid van een bereikbaar en toegankelijk winkelbestand en zeker ook (basis)voorzieningen op gebied van onderwijs, zorg en cultuur dragen bij aan de leefbaarheid van een gebied voor mensen die daar wonen. Ook zorgt de aanwezigheid van voorzieningen ervoor dat de provincie aantrekkelijk is en blijft voor jongeren en nieuwe (jonge) gezinnen die zich hier van buiten de provincie willen vestigen. Onderscheidende (top)voorzieningen kunnen hierin een rol spelen. Gelet op het aanwezige en dreigende tekort aan arbeidskrachten in Zeeland is dit geen onbelangrijk aspect, in het kader van het economisch vestigingsklimaat. Van de jongeren geeft 90% aan in de stad te willen wonen. Dit is van belang in relatie tot het aanbod aan stedelijke voorzieningen. De leegstand van winkelpanden in Zeeland neemt toe (bron: Compendium voor de Leefomgeving, indicator Leegstand van winkels). Dit is onder andere een gevolg van afname van de verkoop via fysieke winkels. Leegstand in de hoofdwinkelstraten en dorpskernen moet zoveel mogelijk worden voorkomen, omdat dit een groot effect heeft op de aantrekkelijkheid van het hele gebied. In de bouwsteen Woningvoorraad is een actie opgenomen om leegstaande panden waar dat passend is, om te bouwen naar woonvormen waar behoefte aan is. Detailhandel in de kern van steden en dorpen draagt het meeste bij aan leefbaarheid. Detailhandel buiten de kern kan alleen als de winkels te groot zijn voor het reguliere winkelgebied of de producten te risicovol of volumineus (bijv. meubels) zijn.

Bereikbaarheid van voorzieningen

De bereikbaarheid van wonen, werk en recreatie in Zeeland is over het algemeen goed. Het gros van de mensen kan zich zelfstandig verplaatsen over een multimodaal netwerk met een betrouwbare reistijd. Verplaatsingen vinden veelal plaats met de auto. Het hoge autobezit geeft goede mogelijkheden tot zelfstandige mobiliteit. De primaire infrastructuur is bij incidenten kwetsbaar. Op het moment dat er iets op de A58 gebeurt staat alle verkeer van en naar Zeeland vast. Ook bij zomerdrukke ontstaat reistijdverlies. Het wordt drukker op de weg. Met name in de zomerperiode zal de intensiteit gaan toenemen. Naar verwachting zit de (met name de hoofd-)infrastructuur rond 2030 tegen haar capaciteitsgrenzen aan. Over het algemeen zijn door fysieke barrières de reisafstanden vrij groot. Centralisering van voorzieningen zorgt ervoor dat reisafstanden toenemen en de reisduur daarmee ook. Het kopen op afstand (internet) versterkt deze trend.

De groepen die wel belemmeringen ervaren in bereikbaarheid van voorzieningen zijn scholieren/studenten, mensen met een beperking en ouderen. Deze groepen zijn minder zelfstandig mobiel en daarom meer afhankelijk van fiets of openbaar- en doelgroepenvervoer. Door centralisering zijn niet alle voorzieningen aan te fietsen, maar daar staat tegenover dat met de elektrische fiets de acceptabele fietsafstand kan verdubbelen. Het busvervoer in Zeeland kent een teruglopend aantal gebruikers en de kosten voor het systeem nemen toe. Voor doelgroepenvervoer geldt dat het gebruik toeneemt, wat voor gemeenten leidt tot kostenstijging.

Evenementen

De afgelopen 25 jaar waren er grote ontwikkelingen in de evenementensector in Nederland: groei in aantal, omvang, aandacht die ze genereren, professionaliteit. Evenementen en festivals spelen in op de behoefte aan unieke belevingen, tijdelijke beschikbaarheid, meedoen. Ook in Zeeland zien we dat. Veel evenementen zijn ontstaan in de afgelopen 25 jaar. Vooral het laatste decennium zien we ook in Zeeland een sterke groei in omvang, deelname, en (media)aandacht. Die groei in omvang brengt eenzelfde soort zorgen mee als de groei van het toerisme, namelijk uitdagingen op het gebied van infrastructuur. De doorgangswegen en bruggen tussen de eilanden raken regelmatig overvol en leveren problemen op voor bewoners, bezoekers en zorg- en veiligheidsdiensten. Het aantal evenementen in Zeeland bedroeg in 2019 duizenden op jaarbasis, uiteenlopend van grotere meerdaagse festivals en sportevenementen tot een kleedjesmarkt. De omvang en impact verschilt en de evenementen zijn niet gelijkmatig verdeeld in tijd noch over het gebied. Het overgrote deel van

deze evenementen drijft op vrijwilligers, dat geldt overigens ook voor grote delen van de culturele sector. Het vrijwilligersbestand vergrijsst en het aantrekken van nieuwe aanwas blijkt lastig. Voor sommige evenementen kan het organiseren daardoor onwerkbaar worden.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Iedereen, ongeacht leeftijd, opleidingsniveau, afkomst of vitaliteit, heeft toegang tot alle voorzieningen.

Actie 1.1a - De basisvoorzieningen moeten voor iedereen beschikbaar en bereikbaar zijn en worden daarom zoveel mogelijk lokaal ingevuld.

Zorgen voor essentiële zaken, zoals nutsvoorzieningen inclusief internet, levensmiddelen, detailhandel, eerstelijns gezondheidszorg, hulpdiensten en basisonderwijs, maar ook bijvoorbeeld een basisbibliotheek of bibliobus. De basisvoorzieningen kunnen veelal lokaal worden ingevuld en moeten voor iedereen beschikbaar en bereikbaar zijn.

Rolverdeling:

- Euregio Scheldemond faciliteert grensoverschrijdende afstemming van voorzieningen en ondersteunt initiatieven via Interregsubsidies.
- Het Rijk stelt landelijke kaders vast over toegang tot basisvoorzieningen en draagt financieel bij. De provincie stelt ruimtelijke kaders vast voor vestiging en behoud van voorzieningen in kernen, verzorgt openbaar vervoer en subsidieert een aantal openbare voorzieningen.
- De gemeenten maken gemeentelijk beleid en stellen kaders vast, adviseren publieke instellingen en ondernemers, richten openbare ruimte in, communiceren over beschikbaarheid van voorzieningen, vergunnen, verlenen subsidie aan voorzieningen en bieden zelf basisvoorzieningen en bijzonder vervoer aan.
- Inwoners en toeristen maken gebruik van voorzieningen en betalen daar voor. Ondernemers leveren commerciële voorzieningen aan inwoners en toeristen, maken gebruik van en dragen financieel bij aan voorzieningen.
- Woningcorporaties investeren in voorzieningen als onderdeel van woonprojecten. Zorginstellingen bieden lokaal kleinschalige en goed toegankelijke voorzieningen aan voor cliënten en omwonenden.
- Culturele organisaties brengen een breed en gevarieerd aanbod aan cultuuruitingen. Onderwijsinstellingen zorgen voor een divers aanbod aan basisonderwijs.
- Terreinbeheerders zorgen voor optimale toegankelijkheid van natuurgebieden voor bewoners en toeristen.

Actie 1.1b - Inwoners van kleine kernen waar de basisvoorzieningen niet beschikbaar zijn, kunnen deze voorzieningen bereiken door slimme mobiliteit en/of digitale ontsluiting. Dit valt samen met subdoel 2: Ontwikkelen en invoeren van een robuust en flexibel mobiliteitssysteem, slim en toegankelijk vervoer in het hoofdstuk Mobiliteit.

Actie 1.2 - Aanvullende voorzieningen zoveel mogelijk op knooppunten geconcentreerd, die optimaal bereikbaar zijn gemaakt voor alle Zeeuwen.

Aanvullende voorzieningen bieden een meerwaarde op basisvoorzieningen. Ze zijn niet in iedere kern aanwezig. Het gaat bijvoorbeeld om zwembaden, winkelcentra, tweedelijns gezondheidszorg, middelbaar onderwijs, culturele instellingen en evenementen.

Rolverdeling:

- Euregio Scheldemond faciliteert grensoverschrijdende afstemming voorzieningen en ondersteunt initiatieven via Interreg subsidie.
- Het Rijk zorgt voor bereikbaarheid via rijkswegen, stelt landelijke kaders vast over toegang tot voorzieningen en draagt financieel bij.
- De provincie stelt ruimtelijke kaders vast voor concentratie van voorzieningen (inclusief grootschalige en perifere detailhandel) op geschikte locaties, stemt openbaar vervoer af op de locaties en subsidieert een aantal regionale voorzieningen en evenementen.
- Het waterschap zorgt voor bereikbaarheid van voorzieningen via waterschapswegen.
- De gemeenten maken regionaal en gemeentelijk beleid en stellen kaders op, adviseren publieke instellingen en ondernemers, vergunnen, verlenen subsidie aan voorzieningen, verzorgen het gemeentelijk wegnen en bieden zelf voorzieningen en bijzonder vervoer aan.

- Ondernemers leveren commerciële voorzieningen aan inwoners en toeristen, maken gebruik van en dragen financieel bij aan voorzieningen.
- Zorginstellingen bieden goed toegankelijke centrale zorgvoorzieningen aan voor inwoners en toeristen.
 - Onderwijsinstellingen zorgen voor een divers aanbod aan voorzieningen voor middelbaar onderwijs.

Actie 1.3 - De toegang tot kwalitatief hoogwaardige topvoorzieningen binnen en buiten Zeeland verzekeren.

Bij de echte top- en of kwaliteitsvoorzieningen gaat het over voorzieningen die van bovenregionaal of (sub)nationaal belang zijn en effecten hebben die over gemeente en/of regiogrenzen heen gaan, zoals ziekenhuizen met specialisaties, top toeristische en culturele voorzieningen (musea, toeristische dagattracties, schouwburgen, theaters, bioscopen en festivals), hoger- en wetenschappelijk onderwijs met onderscheidende studierichtingen.

Rolverdeling:

- Euregio Scheldemond faciliteert grensoverschrijdende afstemming voorzieningen en ondersteunt initiatieven via Interreg subsidie.
- Het Rijk zorgt voor bereikbaarheid via spoor- en rijkswegen, stelt landelijke kaders vast en draagt financieel bij aan specifieke topvoorzieningen.
- De provincie stelt ruimtelijke kaders vast voor vestiging van voorzieningen op centrale locaties, stemt openbaar vervoer af op de locaties en subsidieert een aantal topvoorzieningen en onderscheidende evenementen.
- Het waterschap zorgt voor bereikbaarheid van voorzieningen via waterschapswegen. De gemeenten maken regionaal en gemeentelijk beleid en stellen kaders op, adviseren publieke instellingen en ondernemers, vergunnen, verlenen subsidie aan voorzieningen, verzorgen het gemeentelijk wegennet en dragen financieel bij aan topvoorzieningen.
- Ondernemers ontwikkelen en exploiteren commerciële topvoorzieningen.
- Zorginstellingen bieden goed toegankelijke specialistische zorg aan in samenwerking met (universitaire) ziekenhuizen buiten Zeeland.
- Onderwijsinstellingen zorgen voor een breed aanbod aan hoger onderwijs met specialisaties op de thema's voedsel, water en energie.

Actie 1.4 - Door 'slimme mobiliteit' de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren. Zie actie 2.2 bij 'Mobiliteit'

Subdoel 2: Zeeland beschikt over een aantal bijzondere en zich onderscheidende kleinschalige top- en kwaliteitsvoorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg en cultuur, die de regio extra aantrekkelijk maken om te blijven of zich van elders te hier vestigen.

Actie 2.1 - Behoud en ontwikkeling onderscheidende top- en kwaliteitsvoorzieningen. Om de aantrekkelijkheid van Zeeland te vergroten is behoud, verbetering en uitbreiding van onderscheidende voorzieningen noodzakelijk.

Rolverdeling:

- Euregio Scheldemond ondersteunt de ontwikkeling van onderscheidende voorzieningen met grensoverschrijdende effecten.
- Het Rijk draagt via het compensatiepakket Marinierskazerne financieel bij aan topvoorzieningen op het gebied van veiligheid, onderwijs, onderzoek, bereikbaarheid en energie. Daarnaast investeert het Rijk ook in kwalitatieve hoogwaardig cultureel aanbod in Zeeland.

□

- De provincie en gemeenten ondersteunen realisatie van topvoorzieningen en onderscheidende evenementen met menskracht, lobby en financiële middelen.
- Ondernemers ontwikkelen en exploiteren commerciële topvoorzieningen.
- Zorginstellingen bieden goed toegankelijke specialistische zorg aan in samenwerking met (universitaire) ziekenhuizen buiten Zeeland.

Onderwijsinstellingen zorgen voor een breed aanbod aan hoger onderwijs met specialisaties op de thema's voedsel, water en energie.

Subdoel 3: Evenementen zijn het duurzame uithangbord van de ultieme Zeeuwse beleving.

Actie 3.1 - Realiseren van een Zeeland brede coördinatie van evenementen

Samenwerking en coördinatie is noodzakelijk om de ambities voor evenementen te halen. Daar is een betere coördinatie voor nodig. Afhankelijk van omvang en impact van het evenement gaat de coördinatie van gemeentelijk naar regionaal naar Zeeuwsbreed. Binnen deze gewenste coördinatie worden evenementen op elkaar en op de belasting voor een gebied, kern, toegangswegen, vrijwilligers en hulpdiensten afgestemd.

Rolverdeling:

- Organisatoren van evenementen melden hun programmering bij het coördinatiepunt en vragen vergunning aan.
- Provincie, gemeenten en veiligheidsregio stemmen de planning van evenementen centraal af.

Actie 3.2 - Zorgen voor voldoende vrijwilligers om evenementen te organiseren

Investeren in ondersteuning bij werven en inzet van vrijwilligers is noodzakelijk zodat een organisatie voldoende handen en voeten heeft om een evenement op het Zeeuwse kwaliteitsniveau te organiseren. **Rolverdeling:**

- Gemeenten ondersteunen evenementen bij de werving van vrijwilligers
- Evenementen verzorgen de werving van vrijwilligers en delen kennis over de aanpak

Actie 3.3 - Breder benutten van evenementen voor andere opgaven

Met een gezamenlijke aanpak kunnen evenementen voor andere opgaven worden benut zoals het werven van arbeidskrachten, stedelijke aantrekkelijkheid/vestigingsklimaat, en toeristische promotie. Evenementen zorgen voor een directe aanleiding/actie voor mensen om Zeeland te bezoeken en koppelen een positieve beleving aan de regio.

Rolverdeling:

- Organisatoren benaderen ondernemers voor verbreding van de commerciële samenwerking.
- Provincie en gemeenten stemmen met organisatoren af over koppeling met bredere maatschappelijke doelen en leveren een financiële tegenprestatie via subsidieverlening.

Actie 3.4 - Evenementen meer laten bijdragen aan klimaat en energie

Om evenementen in het teken te laten staan van klimaat en duurzaamheid is aansluiting gevonden bij partners die zich bezighouden met energietransitie en klimaatadaptatie, met name voor kennis en expertise. Evenementen zijn steeds meer op zoek om de impact op klimaat en omgeving te verminderen. Men ondervindt wel drempels als het gaat om kennis over de mogelijkheden en ontwikkelingen en de kosten die er soms mee gemoeid zijn.

Rolverdeling:

- Gemeenten stemmen met organisatoren af over mogelijkheden voor verduurzaming van evenementen.

□

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- Bundeling van verschillende voorzieningen op één locatie maakt deze aantrekkelijker, beter bereikbaar per collectief vervoer, eenvoudiger te exploiteren en het bespaart ruimte.
- Digitalisering van voorzieningen vermindert de behoefte aan fysieke uitbreidingsruimte.
- Locaties en terreinen die tijdelijk geen invulling hebben, kunnen geschikt zijn voor evenementen.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

Investerings in voorzieningen vallen samen met noodzakelijke aanpassingen voor klimaatadaptatie en energietransitie. Combinatie is nodig en kan zorgen voor lagere exploitatiekosten.

- Openbaar toegankelijk groen is een waardevolle voorziening in stedelijk gebied en draagt bij aan klimaatdoelen, woningwaarde, biodiversiteit en gezondheid.
- Benutting van evenementen is een onderdeel van marketing en promotie van Zeeland en kan een deel van de organisatiekosten dragen.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Topvoorzieningen worden onderscheidend en aantrekkelijk als ze optimaal aansluiten op de Zeeuwse kernkwaliteiten.
- Binnen Zeeland zijn kernkwaliteiten niet gelijk verdeeld, daarom is het ook logisch dat er verschillen zijn in soort en schaal van voorzieningen.
- Evenementen zijn zeer geschikt om bijzondere Zeeuwse kwaliteiten in de schijnwerpers te zetten.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- De bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen moet ook rekening houden met de mogelijkheden van toekomstige inwoners en toeristen.
- Voortgaande digitalisering en andere technologische innovaties zal de fysieke versie van een aantal voorzieningen overbodig en/of onbetaalbaar maken. Voor mensen die afhankelijk zijn van deze voorzieningen, moet de toegang tot de voorziening worden verzekerd.

6. Woningvoorraad

Doelstelling 2030

Een toekomstbestendige en CO2-neutrale woningvoorraad die in kwaliteit en kwantiteit aansluit op de vraag.

Door de geringe uitbreidingsbehoefte van de Zeeuwse woningvoorraad moet de focus van het woonbeleid meer en meer op de bestaande voorraad komen te liggen. De toekomstige woningvoorraad is namelijk voor het overgrote deel al gebouwd.

Subdoel 1: Toekomstbestendig maken van de bestaande woningvoorraad; CO2-neutraal en levensloopbestendig.

De grootste opgave ligt in de versterking van de bestaande woningvoorraad. Hoe maken we de bestaande woningvoorraad toekomstbestendig? Het gaat daarbij om de verduurzaming en het levensloopgeschikt maken van de woningvoorraad en daarmee samenhangend, het op peil houden van de leefbaarheid in wijken en dorpen. In delen van Zeeland gaat het daarnaast om het onttrekken van woningen die niet toekomstbestendig (te maken) zijn, vaak om ruimte te maken voor passende nieuwbouw. Voor het CO2-neutraal maken staat in de Zeeuwse Regionale energiestrategie als doel voor 2030 een verlaging van 34% van het energieverbruik van particuliere woningen t.o.v. 2017. Voor corporatiewoningen is regionaal geen tussentijds doel afgesproken. Landelijk hebben de corporaties als doelstelling dat al hun huurwoningen CO2-neutraal zijn in 2050. Het eerste ijkpunt op weg daarheen is 2021: dan hebben corporatiewoningen gemiddeld energielabel B. Waar mogelijk wordt circulair gewerkt bij aanpassingen.

Subdoel 2: Nieuwbouw passend bij de huidige en toekomstige behoefte en minimaal 50% circulair: focus op kwaliteit in woningtypen en locaties.

Bij nieuwbouw gaat het veel meer om kwaliteit en minder dan vroeger om kwantiteit. Het gaat om het toevoegen van de juiste woningen aan de voorraad op de juiste plekken, complementair aan de bestaande voorraad. Zo draagt nieuwbouw maximaal bij aan een toekomstige woningvoorraad die in kwaliteit en kwantiteit aansluit bij de vraag.

Subdoel 3: Inspelen op de behoefte aan specifieke segmenten op woningmarkt

Naast de behoefte aan 'reguliere woningen' wordt een behoefte gesignaleerd aan specifieke type woningen zoals flexwonen, huisvesting van internationale werknemers en passende woonvormen voor oudere huishoudens, al dan niet met zorgindicatie. Voor ouderen gaat het bijvoorbeeld om geclusterde woonvormen voor gelijkgestemden en woonvormen op het grensvlak van zelfstandig en intramuraal wonen. De behoefte aan specifieke segmenten op de woningmarkt kan worden gestimuleerd via hergebruik van bestaand vastgoed.

Indicatoren:

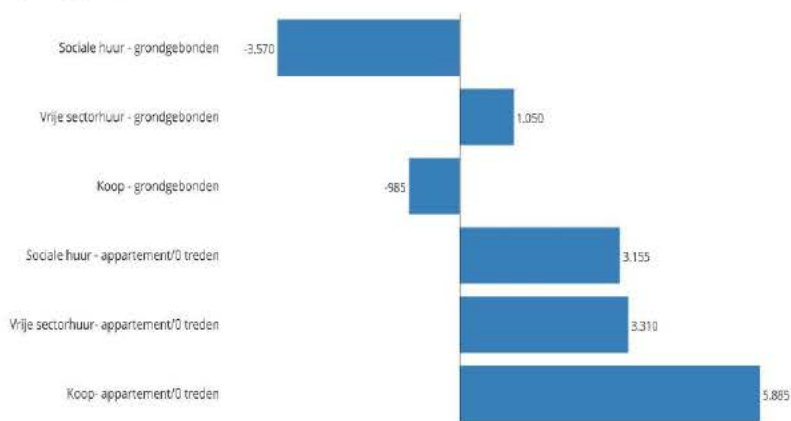
- Ontleend aan het Kwalitatief Woononderzoek Zeeland, uit 2019 (verder aangeduid als KWOZ 2019) en klimaatmonitor.nl
- Percentage woningen dat CO2-neutraal is
- Gemiddeld energieverbruik, geldige energielabels (2019: 67% groen (A, B of C), 33% D of lager volgens klimaatmonitor.nl).
- Het aantal gerenoveerde, gesloopte en nieuwe woningen
- Percentage aanpasbare woningen (www.zorgopdekaart.nl)
- Ontwikkeling percentage leegstand
- Ontwikkeling percentage 'overig gebruik' (niemand ingeschreven, wel in gebruik, bijvoorbeeld deeltijdwonen)
- Aantal woningen per soort en type afgezet tegen doelgroepontwikkeling (zie grafiek uit 2019 onder 'Huidige situatie')
- Door kennisontwikkeling zoals genoemd in subdoel 2 kunnen mogelijk aanvullende indicatoren benoemd worden. **Huidige situatie Kwalitatieve match**

Uit het Kwalitatief Woononderzoek Zeeland (KWOZ, Stec Groep, 2019) volgt een aantal belangrijke conclusies over de woonopgaven in Zeeland: Huishoudensgroei op korte termijn met balans en krimp op middellange termijn, parallel zien we grote verschillen tussen en binnen regio's. Tot 2040 komen er in totaal nog circa 11.550 huishoudens bij in Zeeland. De huishoudensgroei zit primair in de 65- en 80plus huishoudens. Alleen op Tholen en de Bevelanden groeit de groep gezinnen –traditioneel de grote drijver van groei – de komende jaren nog.

Er ontstaat een overschot in het reguliere grondgebonden segment en juist een sterke behoefte aan nultredenwoningen. Voor ouderen is het soort huizen waar men woont vaak niet meer passend, maar doorstromen naar een passende woning wordt als erg lastig ervaren. Door de toename van met name alleenstaande 80+ huishoudens ontstaat een mismatch tussen de huidige woningvoorraad en de woningvoorraad die er op langere termijn zou moeten staan. De behoefte aan nultredenwoningen en beschutte woonzorgwoningen neemt fors toe. Bijna 20% van de voorraad is 'levensloopgeschikt', 60% van de woningen is geschikt te maken voor ouderen (bron: Kwalitatief Woononderzoek Zeeland 2019). In het kader van het Kwalitatief Woononderzoek Zeeland 2019 is de behoefte per type woning tot 2029 in beeld gebracht, zie de grafiek hieronder.

Behoefte per woningtype in Zeeland 2019-2029

Afgerond op vijftallen.



Gemaakt met Excel 2010

Een deel van de oudere huishoudens wil - mits er passend aanbod is - doorstromen naar een nultredenwoning en de groep die interesse heeft in de vrijkomende reguliere grondgebonden woning wordt (in veel regio's) kleiner. Dit heeft gevolgen voor de bestaande voorraad. Een deel kan worden aangepast om beter aan te sluiten bij de toekomstige behoefte. Dit is echter niet overal mogelijk en wenselijk. Woningen waar op termijn naar verwachting overschotten van ontstaan (type, soort en prijsklasse) én die relatief minder courant zijn (lage energieprestatie, minder aantrekkelijke buurt, etc.), zijn het meest risicovol: de minst presterende woningen binnen deze voorraad hebben het hoogste risico op leegstand en achteruitgang. De woningmarktopgaven liggen dus voornamelijk in de bestaande voorraad. Daarbij geldt dat niets doen uiteindelijk meer geld kost dan het aanpakken van de bestaande voorraad.

Daarnaast worden bewoners kritischer over de gewenste woning en de daarbij horende woonomgeving. Hierdoor worden er steeds meer verschillende woningtypes op de markt gebracht in Nederland, zoals woonhoven voor gelijkgestemde ouderen ('knarrenhof'), tiny houses of kleine appartementen voor jongeren in een stedelijke omgeving. Er is ook vraag naar zogenaamde middenhuurwoningen in Zeeland. Dit type woning is nodig voor de doorstroming op de woningmarkt en voor het verbreden van de flexibele schil. Omdat de ontwikkeling van afwijkende woningtypen vaak

risicovoller is voor investeerders, wordt het nog niet vaak toegepast in Zeeland, terwijl de vraag er wel is.

Uitbreiding

De vraag naar extra woningen neemt nog toe in steden en in goed bereikbare kernen met voorzieningen. Daarbuiten is de vraag naar woningen wisselend. Bundeling van voorzieningen in combinatie met een goede bereikbaarheid daarvan is een gezamenlijke uitdaging. In regioverband maken gemeenten afspraken waar en hoeveel woningen er worden toegevoegd in de regionale woningmarktafspraken. De behoefte van de meest recente Provinciale bevolkings- en huishoudenprognose is daarvoor de basis. Afspraken over soorten woningen en woonmilieus worden nog niet in elke regio gemaakt. Er zijn in de meeste regio's meer dan voldoende woningbouwplannen om de uitbreidingsbehoefte op te vangen. Veel plannen zijn echter in het verleden gemaakt toen er een andere vraag en andere verwachtingen waren. De situatie ziet er op dit moment anders uit, waardoor plannen soms niet van de grond komen. Deze plancapaciteit dreigt, de totstandkoming van actuele plannen die beter aansluiten op de behoefte, te blokkeren.

Bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied en zorgvuldig ruimtegebruik is voor iedere stedelijke ontwikkeling het uitgangspunt. De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt daarom ook toegepast bij woningbouwprojecten. Op die manier beschermen we het landschap, de agrarische functie van het buitengebied, natuurwaarden en andere kwaliteiten die maken dat het in Zeeland goed wonen is. Het mes snijdt aan twee kanten, want in het stedelijk gebied verliezen steeds meer vormen van vastgoed hun functie, zoals maatschappelijk vastgoed, scholen, winkels, kerken en kantoren. Voor de dynamiek van het stedelijk gebied is het cruciaal dat woningen toegevoegd kunnen worden in of in plaats van deze gebouwen. Daarnaast is inbreiding interessant in grotere steden. Het kan de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren (beschut, levendig, sociaal veilig) en voor een rendabeler grondexploitatie zorgen. Hierbij is wel aandacht nodig voor maatregelen voor klimaatadaptatie, zoals stedelijk groen en waterberging. Er bevinden zich dan immers meer mensen en veel functies op een gering bouwoppervlakte. In de groeiende stad kan inbreiding zorgen voor het sparen van groen en landschap, omdat de ruimte in de stad beter benut wordt en uitbreiding niet of minder noodzakelijk is.

Verduurzaming

De woningvoorraad staat aan de vooravond van een enorme verduurzamingsopgave. Bijna de helft (45%) van de woningen in Zeeland heeft label D of lager en 13% heeft label G. Het Zeeuws energieakkoord gaat uit van een energieneutrale particuliere woningvoorraad in 2045. Hierbij hoort ook de opgave 'Nederland van het gas af' en de transitievisies warmte die opgesteld moeten worden vanuit het concept Klimaatakkoord. Grootchalige (na)isolatie en energiebesparing bij woningen, maatschappelijk vastgoed en bedrijfsgebouwen zal verder geregeld worden o.a. via de RES Zeeland en de gemeentelijke warmteplannen op wijkniveau. Zie hiervoor ook het onderdeel Energietransitie en duurzame energie.

Energieneutraal (duurzaam) (ver)bouwen is één, maar daarnaast dient de milieudruk omlaag gebracht te worden en mogen minder milieubelastende bouwmaterialen worden toegepast door circulair te bouwen. Hier speelt de toenemende schaarste van (grond)stoffen en materialen. 'Urban mining' is een ontwikkeling die daarop inspeelt door bij sloop materialen terug te winnen en grondstoffen uit afval te halen.

De eerste resultaten van circulaire projecten en samenwerkingen in de regio zijn al zichtbaar (o.a. circulair bouwen Emergis, onderzoeksproject Circulair Biobased Construction Industry, Kennis en Innovatienetwerk circulair bouwen).

Voorraadbeheer en sloop

Er worden jaarlijks nauwelijks particuliere woningen onttrokken aan de woningmarkt door sloop, functieverandering of samenvoeging. Doorgaan in dit tempo zou betekenen dat alle woningen nog zo'n 2000 jaar mee zouden moeten gaan. Elke extra woning zorgt uiteindelijk voor sloop van een woning elders. De rekening hiervan ligt (straks) bij de samenleving. Verevening van andere functies met extra woningbouw is daarom onwenselijk.

Bij woningcorporaties ligt het slooptempo hoger; corporatiewoningen worden gemiddeld na 100 jaar vervangen. Door overheidsmaatregelen hebben woningcorporaties echter minder te besteden aan de

uitvoering van het strategisch voorraadbeheer. De nieuwbouw, sloop en renovatie van woonblokken gaathierdoor op een lager tempo. Door het uitpanden van woningen door woningcorporaties is mogelijk versnipperd bezit ontstaan waardoor herstructurering, transformatie of renovatie ingewikkelder is geworden. Het stimuleren van corporaties tot 'inponden' (terugkopen van eerder verkocht bezit) kan helpen, bijvoorbeeld bij gebiedsgerichte aanpak.

Internationale werknemers en vergunninghouders

De groeiende economie en de afnemende beroepsbevolking zorgen voor een toename van internationale werknemers die hier tijdelijk komen wonen. Deze doelgroep is divers van aard en kent ook verschillende woonwensen, die niet altijd binnen de huidige woningvoorraad zijn te vervullen. De internationale werknemers die hier langer dan twee tot drie jaar blijven, stromen door naar reguliere woningen in onze dorpen en wijken. Voor kort en middellang verblijf bestaan in sommige regio's tekorten. Vooral de kwaliteit van de tijdelijke huisvesting laat te wensen over. Vaak moet men genoegen nemen met een te dure, brandgevaarlijke of illegale oplossing. Een bijzondere doelgroep zijn de vergunninghouders. Gemeenten hebben een wettelijke taak voor het huisvesten van asielzoekers die een verblijfsvergunning hebben. De provincie houdt hier toezicht op.

Deeltijdwonen

Deeltijdwonen is het bezit van tweede woningen van mensen die hun hoofdverblijf elders hebben en speelt vooral aan de kustgebieden. Een deeltijdwoning heeft altijd betrekking op een reguliere woning met een woonbestemming, maar kan in deeltijd gebruikt worden. De woning is permanent beschikbaar voor gebruik door de eigenaar en wordt niet recreatief verhuurd aan derden. De behoefte aan deeltijdwoningen is moeilijker te voorspellen dan woningen bedoeld voor permanente bewoning. De vraag naar deeltijdwoningen is afhankelijker van de economische ontwikkelingen dan de vraag naar wonen, omdat deeltijdwonen geen primaire levensbehoefte is maar een 'luxeproduct'. Deeltijdwoningen hebben wel een belangrijke link met de bestaande woningvoorraad, omdat door aan- of verkoop, de woningvoorraad wordt verkleind c.q. vergroot. Deeltijdwonen is een kans voor regio's waar door daling van het aantal huishoudens leegstand dreigt. Aan de andere kant vormt het een bedreiging voor de ervaren leefbaarheid van permanente bewoners en de betaalbaarheid van woningen. We willen de kansen die 'deeltijdwonen' biedt voor Zeeland graag benutten. De uitdaging is om de nadelen (leefbaarheid, betaalbaarheid) te beperken. Gemeenten kunnen een helder onderscheid maken in het gewenste gebruik via het bestemmingsplan (keuze tussen woon- of recreatiebestemming) en de gemeentelijke gebruiks- of huisvestingsverordening. Helderheid omtrent gebruiksmogelijkheden biedt de noodzakelijke duidelijkheid voor (toekomstige) eigenaren. Een adequate registratie en monitoring biedt bovendien de mogelijkheid om onttrekkingen aan de reguliere woningvoorraad voor deeltijdwonen ten goede te laten komen aan de 'ladderruimte' voor woningbouw. Bij het streven naar kwalitatief hoogwaardige, leefbare badplaatsen kan het toevoegen van woningen bestemd voor deeltijdwonen gewenst zijn. In de Omgevingsverordening wordt uiteengezet onder welke voorwaarden dit mogelijk wordt gemaakt.

Wonen in het landelijk gebied

Op het Zeeuwse platteland wordt de komende jaren een toename verwacht van het aantal agrarische ondernemers dat gaat stoppen door onder andere een gebrek aan opvolging. Dit leidt ertoe dat in het landelijk gebied veel agrarische bebouwing overbodig raakt en leeg komt te staan. Leegstand heeft nadelige gevolgen voor het aanzicht en gebruik van het landelijk gebied. De inschatting is dat de komende jaren een grote hoeveelheid vrijkomende agrarische bebouwing (VAB) ontstaat. Daarnaast is het belangrijk dat het landelijk gebied op bepaalde plaatsen versterkt wordt met bos en natuur in combinatie met landschapsversterking of -herstel (bijv. vanuit de structurele aanpak Stikstof). Om de kosten van het slopen van vrijkomende agrarische bebouwing en van natuurontwikkeling te dekken is in het verleden gekozen om op beperkte schaal woningbouw toe te staan in het landelijk gebied als kostendrager. Het toevoegen van woningen in het buitengebied (of: buiten bestaand stedelijk gebied) is daarom bij de volgende situaties mogelijk gemaakt:

- 'Rood-voor-rood': Het verbeteren, uitbreiden of verplaatsen van bestaande bebouwing, zoals bestaande burger- of bedrijfswoningen. Ook is het mogelijk om cultuurhistorisch waardevolle agrarische bebouwing te verbouwen tot een of meer wooneenheden om de instandhouding ervan te waarborgen. Met het maken van een selectie van cultuurhistorisch waardevolle boerderijen heeft de provincie focus aangebracht op een beperkt aantal boerderijen.

- 'Ruimte-voor-Ruimte': Hierbij wordt het mogelijk gemaakt om de sloop van VAB's te bekostigen met een bouwrecht voor een woning in het landelijk gebied per 500 m² te slopen schuur of 0,5 ha glastuinbouw. Hiermee wordt beoogd verrommeling van het landelijk gebied tegen te gaan.
- 'Rood-voor-groen': Het gaat hierbij om het mogelijk maken van woningbouw in het landelijk gebied in de vorm van landgoederen/buitenplaatsen. Een maximale omvang van bebouwing is toegestaan mits er een landgoed wordt aangelegd met bepaalde landschapswaarden dat voor een groot deel openbaar toegankelijk is.

Bovenstaande regelingen zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening. Er kunnen vraagtekens gezet worden bij de effectiviteit van deze regelingen om verrommeling van het landschap tegen te gaan, ook in relatie tot de neveneffecten op het landschap en de bestaande woningvoorraad. Het is daarom belangrijk de regelingen te evalueren en te heroverwegen. In Actie 4.B wordt hier verder op ingegaan.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Toekomstbestendig maken van de bestaande woningvoorraad; CO₂-neutraal en levensloopbestendig.

Actie 1.1 Stimuleren onderhoud, renovatie en sloop van koop- en huurwoningen

De huidige woningvoorraad van Zeeland staat er in 2050 voor het overgrote deel nog steeds. Onderhoud en renovatie van woningen is belangrijk om de woningvoorraad toekomstbestendig te maken en te houden. Er moet ingespeeld worden op de drie maatschappelijke opgaven: 'klimaat' (isoleren, fossielvrije energieopwekking), circulaire economie en 'demografische transitie' (levensloopbestendig, geschikt voor nieuwe doelgroepen, flexibeler woonvormen). Dit vraagt om bewustwording, begeleiding en stimulering van woningeigenaren, maar ook om een cultuuromslag in beleid en focus bij alle overheden.

Het is nodig om aan strategisch voorraadbeheer te doen, in nauwe samenwerking met woningcorporaties en marktpartijen. De focus moet liggen op de bestaande voorraad met oog voor nieuwe of afwijkende woonconcepten (patio, knarrenhofjes, wooncoöperaties), flexibel aanpasbare of verplaatsbare woningen. Lokale of particuliere initiatieven kunnen hierbij een aanjagende rol hebben. Om de verandering van de bevolkingssamenstelling en de energietransitie te accommoderen is in de particuliere sector een hoger sloop- en nieuwbouwtempo nodig, waarbij een koppeling tussen nieuwbouw en sloop wenselijk is. In het kader van het Nationaal Klimaatakkoord heeft elke corporatie een plan vastgesteld voor een CO₂-neutraalwoningbezit in 2050. Circulair en biobased bouwen zorgt voor besparing van energie en grondstoffen door hergebruik van materialen. Ontwikkelingen in de inzichten over verduurzaming van woningen worden gevolgd en meegenomen in deze actie.

Rolverdeling:

- Provincie Zeeland, verantwoordelijk voor heldere kaders, kennis, behoefteramingen en monitoring: kaderstellend richting regio's en gemeenten, stimulerend, verbindend en kennismakelaar
- Zeeuwse regio's, verantwoordelijk voor regionale afstemming en opstellen regionale woningmarktafspraken: kaderstellend naar de individuele gemeenten, verbindend, kennisdelend, regisserend en signalerend
- Zeeuwse gemeenten, verantwoordelijk voor aanpak bestaande woningvoorraad, uitvoering regionale woningmarktafspraken/uitvoeringsagenda, opstellen transitievisies warmte: kaderstellend naar de inwoners en ondernemers, uitvoerend, participierend en signalerend
- Zeeuwse woningcorporaties, verantwoordelijk voor strategisch voorraadbeheer sociale woningvoorraad en zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare en/of demontabele materialen: samenwerkend, uitvoerend en signalerend.
- Rijksoverheid: kaderstellend richting lagere overheden en vastgoedeigenaren, meedenkend en stimulerend
- Economische Impuls Zeeland: stimulerend (duurzaamheid en innovatie marktpartijen)
- Particuliere woningeigenaren: uitvoerend

- Kadaster, CBS, adviesbureaus : kennisdelend
- Marktpartijen (ontwikkelaars en aannemers): kennisdelend, bijv. over hergebruik van materialen (in ontwerp en uitvoering) en uitvoerend
- Kennis en Innovatienetwerk circulair bouwen: kennisdelend

Actie 1.2 Gebiedsgerichte aanpak

De generieke aanpak voor heel Zeeland van de bestaande woningvoorraad biedt een antwoord op veel problemen. Duidelijk is echter dat sommige gebieden extra aandacht nodig hebben om te kunnen zorgen voor een toekomstbestendige woningvoorraad en goede leefomgeving. Het gaat hierbij om (delen van) binnensteden, wijken of dorpen waar een integrale gebiedsgerichte aanpak nodig is. Een gebiedsgerichte aanpak vraagt om de gebundelde inzet van instrumenten van verschillende partijen uit meerdere sectoren.

Rolverdeling:

- Zeeuwse gemeenten, verantwoordelijk voor aanpak bestaande woningvoorraad, uitvoering regionale woningmarktafspraken/uitvoeringsagenda: kaderstellend naar de inwoners en ondernemers , uitvoerend, participierend en signalerend
- Zeeuwse woningcorporaties, verantwoordelijk voor strategisch voorraadbeheer sociale woningvoorraad, mogelijk ook een rol in planvorming, voorbereiding en uitvoering bij particuliere woningen: samenwerkend, uitvoerend , signalerend en kennis leverend
- Provincie Zeeland: stimulerend, verbindend en kennismakelaar
- Marktpartijen (ontwikkelaars en aannemers): risiconemend en uitvoerend
- Rijksoverheid: meedenkend en stimulerend
- Economische Impuls Zeeland: stimulerend (duurzaamheid en innovatie marktpartijen)
- Particuliere woningeigenaren: meedenkend, uitvoerend en initiatiefnemend
- Veiligheidsregio en GGD Zeeland: meedenkend, participierend en uitvoerend

Subdoel 2: Nieuwbouw passend bij de huidige en toekomstige behoefte en minimaal 50% circulair: focus op kwaliteit in woningtypen en locaties.

Actie 2.1 Adaptief programmeren

Adaptief programmeren is nodig om te zorgen dat de nieuwbouw van woningen 100% raak is. Dit betekent nieuwbouw die zo goed mogelijk aansluit bij de gesignaleerde kwantitatieve en kwalitatieve langetermijnbehoefte en die niet alleen inspeelt op de korte termijnvraag. In veel regio's sluiten de huidige plannen nog niet optimaal aan bij de gesignaleerde behoefte en leidt een teveel aan woningen in plannen ertoe dat er niet of nauwelijks meer Ladderruimte is voor nieuwe, kwalitatief gewenste plannen. Dit is ongewenst.

Door de schaal van de Zeeuwse woningmarkten is programmering en afstemming op regioniveau onontbeerlijk. Door adaptief te programmeren wordt gezorgd dat plannen beter aansluiten bij de gesignaleerde behoefte en kwalitatief gewenste plannen niet worden geblokkeerd door de bestaande, verouderde plancapaciteit. Afhankelijk van de regio is het doel herprogrammeren en voorzienbaarheid creëren, plannen optimaliseren en flexibiliteit in de programmering inbouwen. Er is een duidelijke samenhang met acties 1.1 en 1.2; door (concrete plannen voor) woningonttrekkingen te realiseren wordt Ladderruimte gecreëerd. Zo kan het aanpakken van de bestaande voorraad ook bijdragen aan mogelijkheden voor een sterkere nieuwbouwprogrammering. Ontwikkelen van kennis van vraag en aanbod van de woningmarkt, juridische kennis en een goede monitoring zijn hierbij een randvoorwaarde. Deze kennis wordt in gezamenlijkheid ontwikkeld, zodat een gezamenlijke feitenbasis ontstaat.

Rolverdeling:

- Provincie Zeeland
 - Kennisverzamelen, maken en delen van woningmarktinformatie
 - Behoeferamingen voor kwantitatieve en kwalitatieve behoefte, samen met gemeenten en woningcorporaties.
 - Monitoring: Voortgang van demografische en volkshuisvestelijke ontwikkelingen toetsen aan beleid.

- o Plannen van aanpak vaststellen voor aanpak overtollige plancapaciteit en creëren ruimte voor kwalitatief gewenste woningbouwplannen
 - o Ondersteuning gemeenten bij juridische onderbouwing
 - o Voorzienbaarheid creëren
- Gemeenten en woningcorporaties
 - o Kennis delen aan andere partijen en voor monitoring
 - o Monitoring van ontwikkelingen voor optimale beleidssturing
 - o Medeopdrachtgever kwalitatieve behoefteeraming
 - o Plannen van aanpak vaststellen voor aanpak overtollige plancapaciteit en creëren ruimte voor kwalitatief gewenste woningbouwplannen
 - o Voorzienbaarheid creëren
 - o Bestemmingen voor wonen schrappen of aanpassen
- Rijk ondersteunt gemeenten bij juridische onderbouwing
- Marktpartijen
 - o delen kennis met andere partijen en voor monitoring
 - o ontwikkelen en passen woningbouwplannen aan zodat die aansluiten bij de behoefte

Actie 2.2 Complementair bouwen van nieuwe woningen

In regioverband maken gemeenten afspraken waar en hoeveel woningen er worden toegevoegd in de regionale woningmarktafspraken. De behoefteeraming van de meest recente Provinciale bevolkings- en huishoudenprognose en het KWOZ is daarvoor de basis. Per regio worden afspraken over soorten woningen en woonmilieus gemaakt. Ook hier geldt dat bij ontwerp en bouw moet worden ingespeeld op de drie maatschappelijke opgaven: 'klimaat' (isoleren, fossielvrije energieopwekking), circulaire economie en 'demografische transitie' (levensloopbestendig, geschikt voor nieuwe doelgroepen, flexibeler woonvormen).

Om maximale kwaliteit in nieuwbouwplannen te creëren, zetten we extra in op specifieke woningtypen en segmenten die zonder deze aandacht minder goed van de grond komen. Het gaat om segmenten waarvan we zonder ingrijpen oplopende tekorten zien. Primair betekent dit de realisatie van middenhuur en passende woonvormen voor ouderen: levensloopbestendig wonen en wonen met zorg. Vanuit deze actielijn stimuleren we deze segmenten. Concreet doen we dit door op regioniveau een bidboek middenhuur op te stellen om beleggers te verleiden te investeren in middenhuur in Zeeland. Daarnaast gaan we kennis importeren en een samenwerking opzetten met ontwikkelaars om meer en passende woningen voor ouderen van de grond te krijgen. Het gaat daarbij om passende woonvormen voor zowel zorgbehoevende- als ook voor niet zorgbehoevende ouderen, bijvoorbeeld geclusterde woonvormen. Deze actielijn draagt vanuit dit perspectief ook bij aan ambitie 3: innovatieve en flexibele woonvormen. Parallel werken regio's en gemeenten zelf aan een woon-zorgvisie. Vanuit de actielijn Complementair bouwen verkennen we hoe we op Zeeuws niveau hiervoor onderling kennis kunnen delen en waar mogelijk samen kunnen optrekken.

Rolverdeling:

- Gemeenten
 - o Ontwikkelen woningbouw- en herstructureringsplannen
 - o Opstellen gemeentelijk woonvisie
 - o Begeleiden van aannemers/ontwikkelaars, woningcorporaties, particulieren/CPO en wooncoöperaties bij de uitvoer van woningbouwprojecten.
- Provincie
 - o Stimuleren regionale afstemming van aantallen, woningtypes en locaties op behoefte per regio
 - o Kaders stellen om regionale afstemming en prognose te borgen in verordening
- Woningcorporaties
 - o Uitbrengen bod op gemeentelijke woonvisie: prestatieafspraken
 - o Uitvoeren eigen strategisch voorraadbeheer, daarbij zoveel mogelijk gebruik makend van biobased, herbruikbare en/of demontabele materialen.
- Marktpartijen voeren woningbouw- en herstructureringsprojecten uit, daarbij zoveel mogelijk gebruik makend van biobased, herbruikbare en/of demontabele materialen. □ Kennis en Innovatienetwerk circulair bouwen deelt kennis

Subdoel 3: Inspelen op de behoefte aan specifieke segmenten op woningmarkt**Actie 3.1 Hergebruik lege panden voor wonen**

Als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen zoals demografische transitie, schaalvergroting en de technologische transitie is de behoefte aan voorzieningen veranderd. Dit heeft gevolgen voor verschillende vastgoedsegmenten: op veel plekken is of dreigt er leegstand in detailhandel, monumentale gebouwen, kerken, scholen en kantoren. Leegstand werkt negatief op de economische aantrekkingskracht en leefbaarheid in binnensteden en kleine kernen. Door middel van transformatie kunnen deze bestaande panden – daar waar passend – worden ingezet om invulling te geven aan woonvormen waar behoefte aan is. Transformatie draagt bij aan het versterken van de leefbaarheid en (binnen)stedelijke woonmilieus. Bovendien lossen we hiermee problemen in andere vastgoedsegmenten op en leidt het maximaal benutten van bestaande locaties tot minder onnodig bouwen in het weiland. De markt ziet en pakt echter nog niet alle kansen die bestaande lege panden bieden. Dit vraagt om meer innovatie en creativiteit en onderzoek naar de wijze waarop leegstaand vastgoed optimaal kan worden benut voor de invulling van de woningmarktopgave. Het gaat hierbij niet alleen om kansrijke vastgoedtypes en -locaties maar ook hoe te komen tot een soepel transformatieproces. Een provinciale subsidieregeling hergebruik leegstaande panden wordt ingezet om te komen tot de beste projecten op cruciale plekken.

Rolverdeling:

- Provincie Zeeland
 - Kennis verzamelen, maken en delen van woningmarktinformatie
 - Stimuleren met financiële instrumenten en stedelijk herverkavelen
- Gemeenten
 - Beleid, vergunningverlening en visievorming
 - Faciliteren met ontwikkelaars voor nieuwe invulling
- Marktpartijen
 - brengen eigendom in eventuele ruilcarroussels
 - uitvoering nieuwe invulling panden

Actie 3.2: Uitbouw flexibele schil

Er zijn diverse doelgroepen met een specifieke woningbehoefte. Doel van de ambitie is dan ook het gericht inzetten op innovatie om te komen tot nieuwe en flexibele woonvormen. Het gaat om specifieke segmenten (internationale werknemers, studenten, flexwonen, et cetera). Vanuit deze actielijn wordt toegewerkt naar een passende flexibele schil in de Zeeuwse gemeenten. Hiervoor is onderzoek nodig naar de behoefte aan flexwonen, onderzoek naar geschikte locaties en het opstarten van pilots opgeschikte locaties. De opgedane inzichten vormen de opmaat naar de uitbouw van de flexibele schil van de Zeeuwse woningvoorraad.

Rolverdeling:

- Provincie Zeeland, verantwoordelijk voor heldere kaders, kennis, behoefte-ramingen en monitoring: kaderstellend richting regio's en gemeenten, stimulerend, verbindend en kennismakelaar
- Zeeuwse gemeenten, verantwoordelijk voor regionale afstemming en opstellen regionale woningmarktafspraken: kaderstellend naar de individuele gemeenten, verbindend, kennisdelend, regisserend en signalerend
- Zeeuwse gemeenten, verantwoordelijk voor aanpak bestaande woningvoorraad, uitvoering regionale woningmarktafspraken/uitvoeringsagenda, opstellen transitievisies warmte: kaderstellend naar de inwoners en ondernemers, uitvoerend, participerend en signalerend
- Zeeuwse woningcorporaties, verantwoordelijk voor huisvesting doelgroepen en waar mogelijk uitvoering van projecten voor flexwonen: samenwerkend, uitvoerend en signalerend.
- Rijksoverheid: kaderstellend richting lagere overheden en vastgoedeigenaren, meedenkend en stimulerend
- Marktpartijen (ontwikkelaars en aannemers): kennisdelend, bijv. over hergebruik van materialen (in ontwerp en uitvoering) en uitvoerend

Subdoel 4. Acties die bijdragen aan subdoelen 1 t/m 3

Actie 4.1: Regionale woningmarktafspraken

De vijf Zeeuwse regio's maken regionale woningmarktafspraken met de provincie Zeeland. De regionale woningmarktafspraken werken door in lokale woonvisies, uitvoeringsprogramma's en prestatieafspraken met de coöperaties. Bouwstenen die terugkomen in de regionale woningmarktafspraken zijn:

- De ontwikkeling van de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag voor een 10-jaarsperiode met een doorkijk naar de periode daarna. De provinciale prognose en het Kwalitatief Woononderzoek Zeeland zijn hierin richtinggevend. Afwijken hiervan kan mits onderbouwd en bij akkoord binnen de regio en provincie.
- Inzicht in de bestaande plancapaciteit met onderscheid naar planologisch harde plannen en zachte plannen. Daarnaast wordt inzicht gegeven in overige potentiële inbreidings- en transformatielocaties binnen het bestaand stedelijk gebied van steden en kernen.
- Effectenanalyse van de bestaande plancapaciteit in relatie tot de woningvoorraad en uitbreidingsbehoefte. Op regionaal niveau moet duidelijk zijn hoe de 100% match van vraag en aanbod wordt nagestreefd. Bij overprogrammering en/of overschotten in de bestaande voorraad is een aanpak nodig om effecten hiervan te mitigeren. De uitwerking kan lokaal plaatsvinden in Plannen van Aanpak.
- Keuzes en aanpak voor een toekomstbestendige woningvoorraad. Het gaat om het verbeteren (verduurzamen), aanpassen (levensloopbestendig maken) en onttrekken (slopen/samenvoegen) van woningen.
- Keuzes en aanpak voor kwalitatief complementaire nieuwbouw waarbij de volgende woonsegmenten minimaal terugkomen: middenhuur, levensloopbestendig en wonen met zorg.
- Keuzes en aanpak voor een flexibele schil. Duidelijk moet zijn hoe wordt ingezet op innovatieve en flexibele woonvormen in de betreffende regio.
- Een regionaal woningbouwprogramma waarbij de bovenstaande bouwstenen in onderlinge samenhang uitmonden in een aanpak voor strategische voorraadbeheer: welke plannen worden hard, welke (weer) zacht, en wat is de strategie voor de bestaande voorraad.

Regionale woningmarktafspraken vormen een randvoorwaarde voor het ontwikkelen van nieuwe woningbouwplannen en voor eventuele aanspraak op (financiële) regelingen die worden ontwikkeld in het kader van de Zeeuwse woonagenda.

Regionale woningmarktafspraken worden in ieder geval iedere 3 jaar te actualiseren zodra een nieuwe provinciale prognose beschikbaar is. Wanneer omstandigheden hier aanleiding toe geven kan worden besloten afspraken eerder te actualiseren. Monitoring gebeurt constant door gemeenten en provincie via het Dashboard Ladderruimte en de Monitor Bevolking en wonen.

De provincie zorgt voor borging van de noodzaak tot regionale afstemming en andere afspraken in de Omgevingsverordening Zeeland. Aan de hand van de woonagenda zal worden gekeken of en zo ja hoe herziening van de verordening nodig en nuttig is, om de ambities die in de woonagenda centraal staan beter te borgen.

Rolverdeling:

- Provincie
 - Samen met gemeenten opstellen en vaststellen van regionale woningmarktafspraken
 - Vanuit de Zeeuwse Woonagenda gemaakte afspraken en noodzaak tot regionale afstemming borgen in Provinciale Omgevingsverordening
 - Monitoren van regionale woningmarktafspraken.
- Gemeenten
 - In regionaal verband opstellen en vaststellen van regionale woningmarktafspraken
 - In regionaal verband uitvoering geven aan regionale woningmarktafspraken door onderling af te stemmen over woningmarktbeleid.

Actie 4.2: Evaluatie drie regelingen voor woningbouw in landelijk gebied om ruimtelijke kwaliteitsverbetering landelijk gebied te bekostigen.

Het toevoegen van woningbouw in het landelijk gebied is in het verleden mogelijk gemaakt om kosten te dragen die gepaard gaan met ruimtelijke kwaliteitsverbetering van het landelijk gebied. Het gaat

hierbij om de kosten voor het instandhouden van cultuurhistorische agrarische bebouwing, de kosten van het slopen van vrijkomende agrarische bebouwingen (VAB's) en de kosten van het versterken van het landschap door de aanleg van een (deels) openbaar toegankelijk landgoed. De effectiviteit van deze regelingen, in de vorm van ruimtelijke kwaliteitsverbetering staat ter discussie. De regeling stimuleert sloop van cultuurhistorisch waardevolle boerderijen. Ook de proportionaliteit van de verevening door middel van bouwrechten in relatie tot de daadwerkelijke kosten zijn niet altijd in verhouding, waardoor projecten soms onhaalbaar zijn of in andere gevallen (te) lucratief. Ook zijn er negatieve neveneffecten te benoemen in relatie tot de bestaande woningvoorraad. Het toevoegen van woningen in het landelijk gebied zorgt immers voor een toename van de herstructureringsopgave in het bestaand stedelijk gebied, een opgave waarvan gehoopt wordt dat de beperkte huishoudengroei die ons nog rest als kostendrager kan fungeren. De tijden dat woningbouw altijd gebruikt kan worden als kostendrager voor allerlei ruimtelijke problemen ligt dan ook achter ons. De grote aantallen VAB's die op de lange termijn verwacht worden kunnen bovendien zorgen voor verstening van het buitengebied en verdere inperking van het agrarisch gebruik van landbouwgrond. Verschillende gemeenten zijn om die redenen terughoudend in het toepassen van de Ruimte voor Ruimte regeling. Van de Rood-voor-Rood regeling lijkt eveneens te beperkt gebruik gemaakt te worden.

Met betrokken partijen worden de drie regelingen geëvalueerd. De centrale vraagstelling is hoe effectief deze regelingen zijn bij het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied in relatie tot de neveneffecten op de functies in het landelijk- en bebouwd gebied. Dit moet leiden tot aanbevelingen voor beleid en eventueel aanpassing van de Omgevingsverordening. Hierbij is het belangrijk dat er mogelijkheden moeten blijven bestaan om knelgevallen in het landelijk gebied aan te pakken, zeker als het gaat om ondernemers die als gevolg van overheidsbeleid gedwongen worden de bedrijfsvoering te beëindigen.

Rolverdeling:

- ☐ De provincie onderzoekt als onderdeel van het uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied 20212030 met betrokken partners of en hoe de regelingen moeten worden aangepast.

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- ☐ Benut de ruimte binnen het stedelijk gebied: bekijk nieuwbouwplannen kritisch, gebruik de ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling, maak gebruik van leegstaande/vrijkomende panden, bekijk de mogelijkheden van verdichting in het stedelijk gebied.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- ☐ Verbeter de samenwerking: maak in regioverband niet alleen afspraken over aantallen woningen, maar ook over soorten woningen, betaalbaarheid en woonmilieus.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- ☐ Ontwikkel woningbouwplannen die passen bij en meerwaarde bieden voor de locatie.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- ☐ Zorg ervoor dat het bouwproces én de woningen alleen toekomstbestendig, CO2-neutraal en zoveel mogelijk circulair.

7. Woonomgeving

Doelstelling 2030

Onze woonomgeving is veilig en klimaatadaptief, lokt gezond gedrag uit en draagt meer bij aan biodiversiteit.

Subdoel 1: Investeren in toekomstbestendige woongebieden op de goede plek

Subdoel 2: Stimuleren veiligheid, gezondheid, duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptiviteit door ruimtelijke ordening en -inrichting Indicatoren:

- Veilige woonomgeving (ervaren veiligheid in eigen kern/wijk 2017: 48,1% voelt zich altijd veilig volgens zeelandscan.nl)

Huidige situatie

De woonomgeving is het gebied dat in de directe omgeving van een woning ligt. De woonomgeving heeft invloed op de ervaren leefbaarheid. De herbestemmings- en herstructureringsopgave in het bebouwd gebied is fors. Dit biedt kansen voor het bereiken van de doelstellingen voor de woonomgeving. De verschillende elementen van de woonomgeving worden hieronder beschreven.

Voorzieningen

Door schaalvergroting en maatschappelijke ontwikkelingen staat de aanwezigheid en/of bereikbaarheid van voorzieningen onder druk, met name in dorpen en het buitengebied. Het draagvlak onder voorzieningen wordt bij een stabiele of afnemende bevolking kleiner. Naast het afnemende draagvlak zorgt de voortschrijdende schaalvergrotingstendens en de steeds kleiner wordende betekenis van het openbaar vervoer ervoor dat het voorzieningenniveau en daardoor de leefbaarheid onder druk staat.

Door de toename van het aantal ouderen in onze samenleving moet onze woonomgeving hierop aangepast worden. De bereikbaarheid tot voorzieningen is een potentieel knelpunt, maar ook vereenzaming en isolement is een toenemend probleem. Het ontbreekt vaak aan toegankelijke wandel/fietsroutes met mogelijkheid om te rusten en naar het toilet te gaan: hierdoor mijden ouderen vaak om naar buiten te gaan, zodat eenzaamheid een steeds groter probleem wordt.

Hittestress en vergroening

De huidige woonomgeving wordt als stenig ervaren. De klimaatverandering zorgt voor toenemende overlast als gevolg van hitte en wateroverlast. Door hogere temperaturen ontstaan 'hitte-eilanden' op plaatsen met weinig groen, water en schaduw. Hitte is met name een risico voor kwetsbare groepen. Door de toenemende verstening van onze tuinen en openbare ruimte wordt het risico op overstromingen groter. Niet alleen neemt de kans op toenemende temperaturen en wateroverlast toe, doordat de schadelijke stoffen tussen de gebouwen blijven hangen wordt de gezondheid en leefomgeving ook aangetast door luchtverontreiniging. Het gebrek aan groen zorgt voor een lage waardering van de buitenruimte. In droge perioden neemt de kans op brand in bermen, parken en natuurgebieden toe. Dat kan ook voor nabijgelegen woongebieden een risico vormen.

Ruimte voor verkeer versus kwaliteit van de woonomgeving

De huidige woonomgeving wordt als autogericht ervaren. Er is een vicieuze cirkel gaande, waarbij opstoppen van autoverkeer worden opgelost door nog meer ruimte te geven aan autoverkeer, waardoor de straat nog onveiliger en onaantrekkelijker wordt om te voet of fiets te gaan. Gezondheid en de kwaliteit van de woonomgeving staan hierdoor onder druk.

Milieufactoren

De kwaliteit van de woonomgeving wordt ook bepaald door de aan- of afwezigheid van overlast door geluid, stof, vervuilde lucht of bodemvervuiling. De overlast is in de afgelopen decennia voor de meeste bronnen sterk afgenomen door maatregelen aan de bron en zonering. Op sommige locaties is echter nog sprake van overschrijding van normen.

Een opkomende vorm van geluidhinder vormt laag frequent geluid (LFG), wat mogelijk in de toekomst meer aandacht gaat vragen. Op deze vorm van geluid is moeilijk vat te krijgen. Op dit moment zijn er nog geen wettelijke normen voor laagfrequent geluid. Wel zijn er diverse richtlijnen.

Een andere nieuwe milieufactor is elektromagnetische straling. In 2020 kennen we meerdere systemen voor mobiele communicatie (o.a. 4G, 5G), naast diverse andere toepassingen van draadloze communicatie. Deze draadloze communicatiesystemen veroorzaken stralingsbelasting voor mensen, dieren en natuur door elektromagnetische straling. De stralingsbelasting zal naar verwachting toenemen omdat voor elke gemeente een dekking van 98% het doel is. Een deel van de bevolking ervaart gezondheidsklachten door straling.

Veiligheid

Rondom en in het stedelijk gebied zijn er verschillende risicobronnen, zoals chemische bedrijven, opslag van gevaarlijke stoffen, aardgasleidingen en LPG-tankstations. Ook zijn er specifieke

Met opmerkingen [AB1]: Te veel gericht op 4 en 5G. Terwijl houtrook in veel wijken een probleem is en waarvan duidelijk is dat het de gezondheid negatief beïnvloed.

transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor nemen toe. Door deze toename is de kans op incidenten groter. Ook kan door klimaatverandering het overstromingsrisico toenemen met daardoor mogelijk meer kans op incidenten bij deze risicobronnen. Daarnaast nemen het aantal woningen rond transportassen toe door o.a. binnenstedelijke inbreiding. Ook zijn er in het stedelijk gebied een groot aantal (zeer) kwetsbare objecten, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, tehuizen, hotels. Hoewel er momenteel geen saneringssituaties bestaan vanwege externe veiligheidsrisico's, kan er lokaal wel sprake zijn van een verhoogd groepsrisico. Met inwerkingtreding van de Omgevingswet zullen rond bedrijven met gevaarlijke stoffen die onder speciale wetgeving vallen, aandachtsgebieden berekend worden voor explosie- en brandgevaar en gevaar voor het vrijkomen van gevaarlijke gassen. Deze zogenaamde brand- en explosieaandachtsgebieden moeten in een aantal gevallen door gemeentes als brand- of explosievoorschriftengebied worden opgenomen in hun Omgevingsplan, of op een andere wijze kenbaar worden gemaakt. Voor voorschriftengebieden geldt dat bij nieuwbouw brand- en/of explosiewerende maatregelen moeten worden getroffen.

Natuur

Natuur is belangrijk voor mensen. Natuur zorgt voor minder stress en betere concentratie, zorgt voor meer bewegen en minder overgewicht en brengt mensen bij elkaar. De keerzijde van natuurbeleving is achteruitgang van de kwaliteit van de natuur door verstoring. Veel soorten zijn daarvoor gevoelig. Met de biodiversiteit gaat het in zijn algemeenheid slecht door klimaatverandering en onze manier van bouwen en bestraten. Goede voorzieningen, zoals het wandel- en fietsknooppuntennetwerk, toegankelijkheid van gebieden en een goede informatieverstrekking zijn belangrijk, zowel voor bezoekers als bewoners.

Water

Water in de nabijheid van de woonomgeving biedt naast waardeontwikkeling van vastgoed ook kansen voor ontwikkeling van natuur en groen. Daartegenover staan een aantal consequenties zoals de waterveiligheid van oevers (bereikbare oevers voor spelende kinderen), ontwikkeling van plaagdieren (muggen, ratten, e.d.) bij zomerse temperaturen. De beste waterberging zit wat dit betreft in de ondergrond door gebruik te maken van infiltratie waar dat mogelijk is. **Acties om doelen te realiseren**

Subdoel 1: Investeren in toekomstbestendige locaties op de goede plek

Actie 1.1: Bij herbestemming en herstructurering woonmilieus ontwikkelen waar tekort aan is De woningbouwopgave ligt voornamelijk in het bestaand stedelijk gebied. Hier kunnen woonmilieus ontwikkeld worden waar tekort aan is. Om dit mogelijk te maken is het principe van de ladder voor duurzame verstedelijking relevant. Pas als er geen andere goede mogelijkheden zijn, moeten we onze steden of dorpen uitbreiden. Het is nodig om te kiezen voor aantrekkelijke woonmilieus (compleet en passend bij de vraag) en daarbij te richten op inbreiding, herstructurering en transformatie.

Rolverdeling:

- Kaders stellen (bijv. gebiedsplannen), stimuleren (financieel) door gemeenten en provincie
- Verbinden (afstemming tussen partijen) door provincie
- Kennis delen door woningcorporaties, bouw- en adviesorganisaties, GGD, provincie, waterschap, dorpsraden, kadaster, North Sea Port (inpassing haveninfrastructuur in leefomgeving)
- Uitvoering door bouw- en adviesorganisaties, woningcorporaties, gemeenten en projectontwikkelaars.

Actie 1.2 In het stedelijk gebied investeren in de leefomgeving en sociale en fysieke veiligheid Voor de kwaliteit van de woonomgeving is de aanwezigheid of bereikbaarheid van voorzieningen essentieel. Bij herbestemming en herstructurering liggen kansen voor het versterken van onze dorpen en steden, voor het vergroten van draagvlak van onze voorzieningen en om een antwoord te hebben op onze mobiliteitsopgave. Door toekomstige slimme mobiliteitsconcepten kan de bereikbaarheid van voorzieningen sterk verbeterd worden. Ook kunnen deze mobiliteitsconcepten zorgen voor een afnemend ruimtegebruik voor verkeersdoeleinden in het bebouwd gebied. Dit biedt kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door toevoeging van stedelijk groen.

Rolverdeling:

- Gemeenten en provincie stellen kaders (bijv. gebiedsplannen) en stimuleren (financieel)
- Provincie en gemeenten zorgen voor afstemming tussen partijen
- Bouw- en adviesorganisaties, bewonersverenigingen, GGD, provincie, waterschap, veiligheidsregio, dorpsraden, kadaster en natuurbeheerorganisaties delen kennis.
- Burgerinitiatieven, bouw- en adviesorganisaties, woningcorporaties, gemeenten, natuurbeheerorganisaties, North Sea Port (inpassing haveninfrastructuur in leefomgeving) voeren projecten uit.

Subdoel 2: Stimuleren veiligheid, gezondheid, duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptiviteit door ruimtelijke ordening en -inrichting

Actie 2.1 Bij inrichting en ordening van de ruimte sturen op bundeling van functies voor het uitlokken van gezond gedrag, duurzaamheid en veiligheid

Herbestemming en herstructureringsopgaven bieden kansen om de omgeving zo in te richten dat de fysieke veiligheid wordt vergroot en gezond gedrag wordt bevorderd. De inrichting en ordening van onze ruimte kan zorgen voor voldoende afstand tussen (kwetsbare) bewoners en risicobronnen, goede vluchtroutes, bereikbaarheid voor hulpverleners, maar ook bijdragen aan zelfredzaamheid en gezond gedrag (bewegen, ontmoeten, ontspannen, eten). Dit vraagt om nabijheid van functies en het veilig en aantrekkelijk en uitnodigend maken van onze buitenruimte, ook voor ouderen en mensen met een beperking.

Bij de uitvoering van gebiedsontwikkelingen die in het kader van de transformatie van de woningvoorraad plaatsvinden zijn er kansen voor natuurinclusief bouwen, ontwerpen en beheren, het vergroenen op gebouw-, wijk-, dorps- of stadsniveau en het versterken van de verbinding tussen stedelijk en landelijk gebied. De aanwezigheid van groen heeft een positief effect op de mentale gesteldheid van mensen en draagt bepaalde vegetatie bij aan het zuiveren van de lucht (afvangen fijn stof). Gericht en goed investeren in uitnodigende leefbare natuur in of dichtbij de woonomgeving biedt kansen te investeren in de gezondheid van mensen en geeft gelijktijdig de mogelijkheid te werken aan biodiversiteit. Inrichting en beheer van natuur buiten het natuurnetwerk draagt bij aan de biodiversiteit en aan een Zeeland waar kinderen in verbinding met natuur opgroeien en inwoners en recreanten toegang hebben tot leefbare en rijke natuur, heel dichtbij.

Rolverdeling:

- Uitvoering (van de sturing) door gemeenten en provincie
- Kennis delen door gemeenten, waterschap, provincie, GGD, RUD, veiligheidsregio, bouw- en adviesorganisaties en organisaties voor erfgoed en archeologie
- Opleiden door onderwijsinstellingen

Actie 2.2 Rekening houden met natuurinclusief bouwen, energieopwekking en -opslag en voorkomen van wateroverlast en hittestress bij inrichting van onze ruimte

Dit betekent dat er voldoende ruimte moet zijn voor klimaatadaptatiemaatregelen in de (openbare) ruimte en rekening moet worden gehouden met het risico op bodemdaling.

Rolverdeling:

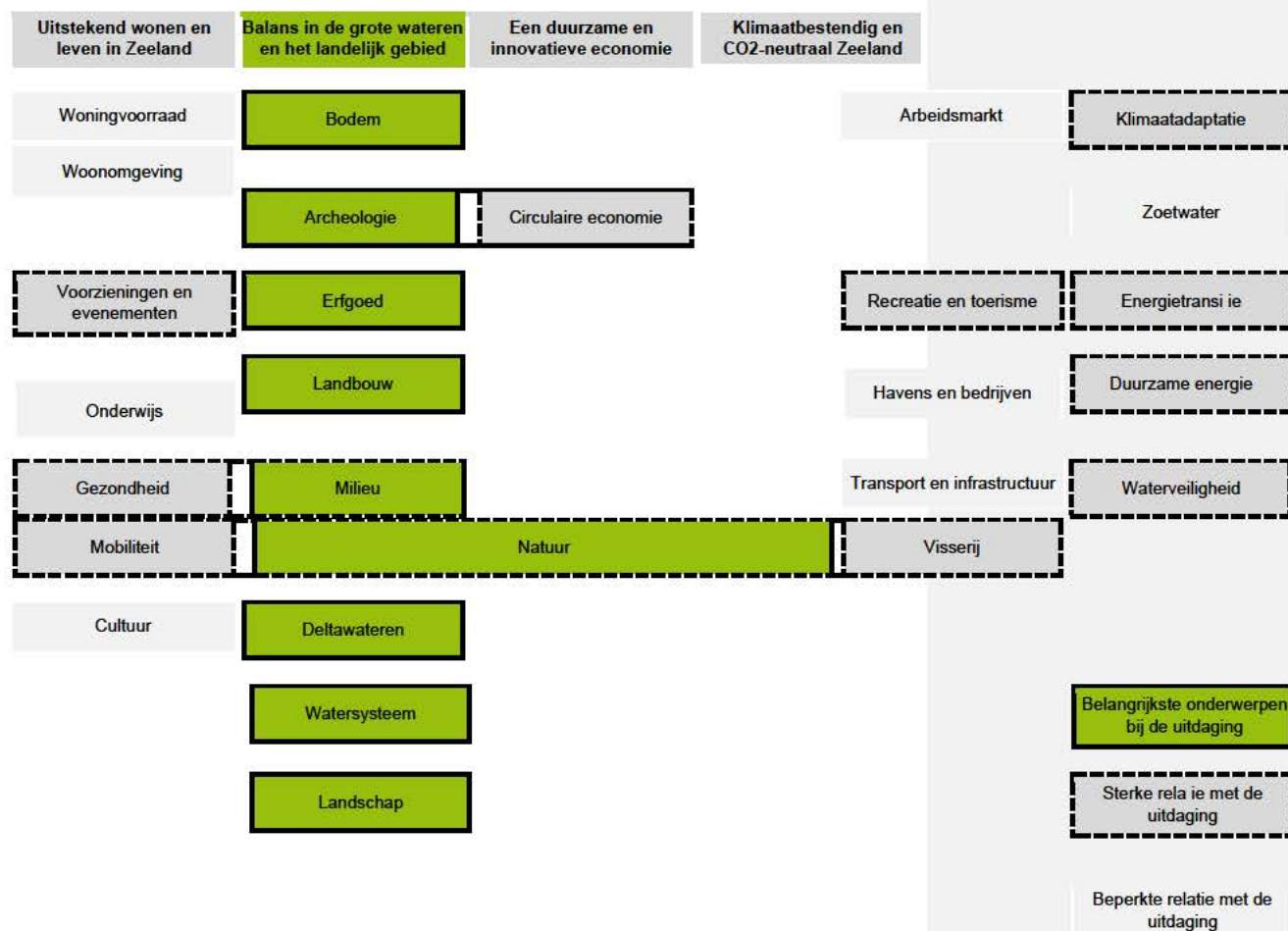
- Kaders stellen, vergunningverlening door gemeenten en provincie
- Uitvoeren (ontwerp, herinrichting, waterveiligheid) door bouw- en adviesorganisaties, woningcorporaties, gemeenten, Waterschap, Rijkswaterstaat
- Kennis delen door bouw- en adviesorganisaties, provincie, organisaties voor erfgoed en archeologie, Kadaster, Rijkswaterstaat, Waterschap, VRZ)
- Opleiden door onderwijsinstellingen

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- Bekijk de mogelijkheden van hoogbouw in steden. Combineer functies bijvoorbeeld door toevoeging van stedelijk groen. Dit is gunstig voor zowel gezondheid en ruimtelijke kwaliteit als hittestress, vasthouden van water, milieu en biodiversiteit.
- 2. Werk samen en deel kosten en baten.
 - Betrek bij herbestemming, herstructurering en inrichting van gebieden alle partijen die in dat gebied doelen hebben en stem op elkaar af. Probeer win-win situaties te creëren.
- 3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
 - De Zeeuwse kernkwaliteiten hebben veel te bieden voor de kwaliteit van de woonomgeving. Maak daar gebruik van.
- 4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.
 - Betrek bij herstructurering en herbestemming de prognoses om zo te voldoen aan de (toekomstige) vraag.

Bouwstenen van BALANS IN DE GROTE WATEREN EN HET LANDELIJK GEBIED



8. Archeologie

Doelstelling 2030

De inzet voor 2030 is het onderwerp archeologie breder te benaderen dan alleen het behouden van archeologische waarden zoals dat wettelijk is verankerd.

Archeologie is onderdeel van de brede noemer Cultureel erfgoed of Cultuurhistorie in brede zin. Onze ambitie is het archeologisch erfgoed te behouden, benutten, ontsluiten, beleefbaar en toegankelijk te maken. Daarnaast moeten wij vanuit de Omgevingswet de belangen van het archeologisch erfgoed afwegen in de fysieke leefomgeving; het gaat om archeologische monumenten, verwachtingswaarden,

gemeentelijke monumenten, maritiem erfgoed, verdrinken dorpen, forten en linies, etc.
Bewustwording bij inwoners en ondernemers en een goede samenwerking tussen overheden
onderling en met andere partijen zijn nodig om het beste resultaat te halen.

Indicator:

PM

Subdoel 1: Archeologisch erfgoed wordt behouden en ontwikkeld, is bereikbaar en (digitaal) toegankelijk

Subdoel 2: Archeologisch erfgoed is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen

Subdoel 3: Archeologisch erfgoed wordt betrokken bij de (toeristische) promotie van Zeeland

Huidige situatie

In Zeeland werken alle overheden op het gebied van archeologie goed samen.

Wettelijke taken

Een aantal wettelijke taken wordt vaak gecombineerd opgepakt. Het provinciaal beleid volgt grotendeels het gemeentelijk beleid, maar heeft in bepaalde gevallen afwijkende vrijstellingsregels voor terreinen met een bekende archeologische waarde of terreinen met een bepaalde archeologische verwachting. De provincie stelt aanvullende eisen op de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) voor archeologisch onderzoek en rapportage. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur dient als belangrijk instrument voor de archeologie actueel te worden gehouden, ook in relatie tot de Open Data functie.

Zeeuws Archeologisch Depot (ZAD)

De provincie is eigenaar van alle archeologische vondsten uit archeologisch onderzoek en houdt een depot voor archeologische vondsten en documentatie in stand. In het Zeeuws Archeologisch Depot worden vondsten en documentatie van archeologisch onderzoek in Zeeland bewaard. Er wordt komende jaren nog gewerkt aan de omzetting van de databasesystemen om tot een landelijke volledig digitale ontsluiting te komen voor wetenschappelijke en publieke doeleinden. Digitale documentatie wordt duurzaam bewaard door DANS (Data Archiving and Networked Services), Den Haag en ArcheoDepot. Daarnaast geeft het depot bruiklenen uit om het archeologisch erfgoed zichtbaar te maken.

Archeologie & Publiek

Zeeland heeft een rijke geschiedenis en een bijzonder bodemarchief. Archeologisch onderzoek werpt regelmatig nieuw licht op belangrijke aspecten van die Zeeuwse geschiedenis. Daarom is archeologie meer dan alleen bodemvondsten. De bodem zelf vertelt een groot deel van het verhaal van de ontwikkeling van Zeeland. Er was tot voor kort geen (samenhangend) beleid of initiatief om het archeologisch verhaal van Zeeland te vertellen. De Provincie Zeeland heeft de taak op zich genomen archeologisch erfgoed voor het grote publiek te ontsluiten. Door het ontbreken van een samenhangende publiekswerking is er momenteel een zeer beperkte benutting van archeologie in relatie tot de bewoners, toerisme en recreatie.

Wetenschap en kennis

Kennislacunes opvullen

In de Provinciale Onderzoeksagenda Archeologie Zeeland 2017-2024 (POAZ) zijn de elf belangrijkste kernthema's en zwaartepunten voor archeologisch onderzoek in de provincie Zeeland opgesteld. Van deze elf kernthema's zijn de meeste resultaten geboekt op het gebied van het verzamelen van basale harde gegevens en diachrone datasets, uitwerking oud archeologisch onderzoek, verdrinken land en dorpen, onderzoek naar infrastructuur en verdedigingswerken in Zeeland.

Vrijwilligers in de archeologie

Vrijwilligers zijn o.a. verenigd in de AWN- Vereniging van vrijwilligers in de archeologie, Afdeling Zeeland. Op provinciaal niveau zijn leden actief bij diverse gemeenten, musea, Erfgoed Zeeland en in het depot. Het aantal actieve leden is beperkt, het ledenbestand is aan het vergrijzen en er is weinig jonge aanwas. Met name op gemeentelijk niveau zijn vrijwilligers in de archeologie actief.

Onderwijs: Hogescholen en Universiteiten

Provincie Zeeland onderhoudt contacten met universiteiten en onderzoekscentra om wetenschap en kennis in de provincie op peil te houden. Samenwerking wordt actief gezocht met Hogeschool Zeeland, Saxion Hogescholen, Roosevelt Academy/UCR, Reygersberch Stichting en Universiteit Gent om de wetenschappelijke kennis te bevorderen van alle archeologen en vrijwilligers in Zeeland.

Kennisbehoud in de regio

Binnen de provincie Zeeland is een beperkt aantal archeologen (en amateur archeologen) werkzaam. Het aantal deskundigen dat voorhanden is, is klein ten opzichte van de vele monumenten en erfgoed dat Zeeland rijk is. Ondanks regelmatig overleg is ook deze kennis versnipperd onder de partijen vanwege de verspreide aanwezigheid van actuele informatie, maar vooral door een gebrek aan (periodieke) synthetisering. Bij het verlaten van werkverbanden van professionals (natuurlijk verloop, beperking tot wettelijke taken) en verminderde inzet van amateurarcheologen gaat op alle bovengenoemde fronten kennis verloren.



Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1 Archeologisch erfgoed wordt behouden en ontwikkeld, is bereikbaar en (digitaal) toegankelijk

Actie 1.1 Kennislacunes in de archeologie opvullen en publieksarcheologie stimuleren Rolverdeling:

- Provincie verleent subsidies in het kader van de POAZ en neemt archeologie op in het omgevingsbeleid
- Gemeenten nemen archeologie op in de omgevingsplannen, kunnen onderzoeksagenda's opstellen en hebben archeologen in dienst of huren archeologische adviseurs in bij commerciële bureaus of Erfgoed Zeeland om hun van advies en kennis te voorzien.

- Diverse archeologische bedrijven in Zeeland voeren onderzoek uit
- Erfgoed Zeeland en diverse andere partijen maken het erfgoed zichtbaar en toegankelijk
- Vrijwilligersorganisaties leveren bijdragen aan archeologisch onderzoek
- Het Rijk (de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) adviseert over archeologie
- Het waterschap neemt archeologie mee in de beginfase van planontwikkelingen en voorafgaand aan de grondaankoop

Actie 1.2 Publieksparticipatie vergroten door het faciliteren van projecten

Op dit moment zijn vier projecten in beeld:

- Archeohotspots: plekken waar je kennis kan maken met archeologie. Je kan er binnenlopen en meehelpen met (de uitwerking van) archeologisch onderzoek. Zo kunnen bezoekers nu op sommige plekken materiaal uit opgravingen sorteren of mee helpen puzzelen met scherven uit bijvoorbeeld een beerput. De bezoekers komen letterlijk in contact met het verleden.
 - Citizen Science projecten: Iedereen met interesse in het verleden kan mee helpen met de zoektocht naar resten uit het verleden. Door nieuwe meettechnieken zijn veel nieuwe archeologische resten voor het eerst zichtbaar geworden en iedereen kan mee werken aan de zoektocht. Via de computer kan op de hoogtekaart worden gezocht naar nog onbekende archeologische structuren. Dit gaat via een online platform en kan gewoon thuis in een vrij momentje worden gedaan.
 - UNESCO GeoPark Schelde-Delta: Een nieuwe inventarisatie van de verdrinken dorpen in Zeeland, Brabant en Vlaanderen werpt een nieuwe blik op de geschiedenis. Ook de relatie met klimaatadaptatie is zichtbaar en kan tastbaarder worden gemaakt. Contacten met de Nederlandse Onderwatersport Bond en de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water werpen nieuw licht op de onderwaterwereld in de Zeeuwse wateren.
 - Centrum voor Archeologie in Zeeland: een centraal gelegen, goed bereikbaar centrum waar wetenschap, educatie en beleving hand in hand gaan. Een dagje uit kan bijdragen aan een stukje van de wetenschappelijke puzzel. Het Huis is een huis voor leerlingen en studenten van elke leeftijd
- Rolverdeling:**

- De provincie faciliteert de projecten en draagt financieel bij
- Erfgoed Zeeland voert namens het Zeeuws Archeologisch Depot projecten uit en deelt kennis
- Vrijwilligers voeren een groot deel van de werkzaamheden uit
- Gemeenten ondersteunen projecten financieel

Actie 1.3 Verbeteren samenwerking wetenschappelijk onderzoek in Zeeland

Samenwerking tussen meerdere hogescholen en universiteiten om wetenschappelijk onderzoek in Zeeland naar een hoger niveau te tillen.

Rolverdeling:

- De provincie coördineert de samenwerking.
- Hogescholen en universiteit nemen deel.

Subdoel 2 Archeologisch erfgoed is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen

Actie 2.1 Aandacht voor archeologie bij visies en plannen

Het behoud van het archeologisch erfgoed staat onder druk door nieuwe ontwikkelingen als gevolg van bouwplannen, energietransitie, mobiliteitsplannen, ontwikkelingen in de landbouw, erosie, ontpoldering, en meer. Om het archeologisch erfgoed op het land en in het water tijdig in de plannen in te passen of aan te passen en te behouden dienen deze vanaf het begin bij ruimtelijke ontwikkelingen betrokken te worden zodat er een zorgvuldige afweging gemaakt wordt. Ook bij het opstellen van (gemeente overstijgende) gebiedsvisies en landschapsplannen is het betrekken van archeologie in de allereerste aanzet noodzakelijk.

Rolverdeling:

- Gemeenten, Rijk, Provincie en Waterschap betrekken archeologische waarden bij het maken van ruimtelijke plannen in het planvormingsproces en borgen de bescherming van de waarden.

Actie 2.2 Handhaving ten aanzien van de archeologie is volledig geborgd, niet alleen op papier maar ook in de praktijk. Rolverdeling:

- Gemeenten, Rijk, Provincie en Waterschap zorgen voor toezicht op en handhaving van bescherming van archeologische waarden op land en in het water.

Actie 2.3 4D-Ordening als leidend principe in de omgevingsvisie: ordening boven- en ondergrond, functiestapelings en tijdsfactor Rolverdeling:

- Gemeenten, Rijk, Provincie en Waterschap nemen boven- en ondergrondse waarden en erfgoed integraal mee bij het maken van ruimtelijke visies en plannen.

Subdoel 3 Archeologisch erfgoed wordt betrokken bij de (toeristische) promotie van Zeeland

Actie 3.1 Overheden bewust maken van kracht van het archeologisch erfgoed Rolverdeling:

- Toeristische sector: verkent en benut economische en ontwikkelingsmogelijkheden van archeologisch erfgoed als toeristisch product, zoals de verdrinken dorpen. □
Erfgoedsector: ontsluit erfgoedlocaties voor inwoners en toeristen.

Actie 3.2 Leerstoel Cultuurtoerisme installeren bij UCR

Uit onderzoek naar de kennisinfrastructuur en regionale ontwikkeling in Zeeland in 2019 blijkt dat het toevoegen van een leerstoel cultuurtoerisme een bijdrage kan leveren aan opbouw van de kennis over het vakgebied.

Rolverdeling:

- De provincie verkent de mogelijkheden voor een leerstoel cultuurtoerisme.

Actie 3.3 Vrijwilligers fungeren als ambassadeurs van het archeologisch erfgoed ook voor toeristische ontsluiting

Rolverdeling:

- Vrijwilligersorganisaties zetten zich in om kennis over erfgoed beschikbaar te stellen en over te dragen via bijvoorbeeld excursies, lezingen.
- Erfgoed Zeeland ondersteunt verschillende vrijwilligersorganisaties □ Toeristische organisaties benutten archeologisch erfgoed.

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- Intensivering van grondgebruik en toename van bebouwd gebied zorgen beide voor extra druk op het bodemarchief.
- De Basis Registratie Ondergrond (BRO) brengt de digitale ondergrond driedimensionaal in beeld. Dit maakt functiecombinaties inzichtelijker en voorkomt aantasting van archeologische waarden.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Maatregelen die verdroging of verzilting van de bodem tegengaan, dragen ook bij aan het behoud van de archeologische resten die zich in de bodem bevinden.
- Activiteiten in de bodem voor de energietransitie kunnen archeologische waarden aantasten, kies daarom voor locaties met de kleinste risico's.
- Ontsluiting van archeologische kennis via innovatieve technieken als Virtual Reality en Augmented Reality heeft ook meerwaarde voor toerisme, inwoners en onderwijs.
- Bodemonderzoek met innovatieve onderzoeksmethoden als Ground Penetrating Radar, ElectroMagnetic Interference, LIDAR en drone-opnamen kunnen worden benut om archeologische resten op te sporen, maar ook voor onderzoek naar bodemkwaliteit en geschiktheid voor andere functies. Combinatie van onderzoek ligt voor de hand.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Het Zeeuwse cultuurlandschap inclusief archeologie is een belangrijk deel van de Zeeuwse identiteit en het toeristisch product.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Door verandering van de bevolking vermindert de belangstelling voor het bodemarchief en gaat bestaande specifiek lokale kennis verloren. Jongeren en inwoners met een buitenlandse achtergrond hebben minder interesse in erfgoed.
- Nieuwe bebouwing en installaties hebben een direct effect op archeologie, maar bij de sloop / verwijdering is er op termijn een tweede kans op beschadigen.
- Archeologisch onderzoek/wetenschap draagt bij aan een bredere visie op de gedeelde internationale en multiculturele achtergrond van Zeeland.

9. Bodem

Doelstelling 2030

Een robuuste en schone bodem met een goede (fysische, chemische en biologische) bodemkwaliteit, die duurzaam wordt beheerd en zich kan lenen aan verscheidene grondgebruikers zonder uitgeput te worden.

Duurzaam bodemgebruik houdt in dat men de gebruiksmogelijkheden van de bodem voor alle belanghebbende sectoren kan benutten, zonder de bodem dermate aan te tasten of uit te putten dat de bodemkwaliteit achteruit gaat. Voor duurzaam beheer en verbetering van de bodemkwaliteit in de periode tot 2030 zijn met name kringlooplandbouw, energietransitie, milieu, klimaatverandering en regionale identiteit belangrijke ontwikkelingen. Wetgeving bevat regels voor de bescherming van de chemische bodemkwaliteit en vergunningplichten voor milieubelastende activiteiten.

Voor de landbouw moet er de komende jaren ingezet worden op het verbeteren van de bodemstructuur, het organische stofgehalte, bodembiodiversiteit en de algehele mineraalhuishouding in de bodem om de transitie naar kringlooplandbouw voor Zeeland in 2030 waar te maken. Er is nog veel onderzoek nodig naar de juiste manieren voor grondbewerking, mineraalhuishouding en het beheer van de bodem voor verschillende functies. Samen met agrarische (keten)partijen zet de Provincie in op kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van duurzaam bodembeheer. Het beleid voor bodem in het landelijke gebied wordt uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied.

Klimaatverandering vraagt eveneens om een verbetering van de bodemstructuur, zodat in tijden van langdurige droogte en hevige neerslag de bodem goed bewerkbaar blijft en water ook kan blijven infiltreren in de bodem, waardoor de bodem niet te veel uitdroogt bij langdurige droogte. In de Klimaatadaptatiestrategie Zeeland (zie ook Hoofdstuk 25 Klimaatadaptatie) wordt de provinciale visie op klimaatadaptatie uitgewerkt en wordt er ook een deel gewijd aan de omgang met bodem in het landelijk en bebouwd gebied.

Voor het behalen van de energiedoelen zullen bodemenergiesystemen meer worden benut, onder andere voor de seizoensgebonden opslag van warmte, en daarmee een koelend vermogen in de zomer en warmtelevering in de winter.

Het is belangrijk om de chemische bodemkwaliteit nauwlettend in de gaten te houden, in samenhang met het wettelijk kader. Naast mogelijke verontreinigingen door de industrie, landbouwpraktijken of luchtdeposities, kunnen er ook bij minder zorgvuldige aangelegde of beschadigde warmte/koude opslagsystemen (WKO) milieuvreemde stoffen in de bodem en/of het grondwater komen. Samen met de RUD Zeeland en het Waterschap ziet de Provincie erop toe dat de concentraties van aangetroffen (vloeistof)stoffen onder de landelijk toegestane normen komen en blijven. Vanwege het feit dat de bodem een fundamentele rol speelt als leverancier van ecosysteemdiensten, is het van belang dat er aandacht wordt besteed aan de bodemkwaliteit als prominente factor binnen de vele maatschappelijke transitie. De bodem is immers een kwetsbaar geheel waarin veel functies en opgaven samenkomen.

De bodem herbergt op diverse plaatsen in de provincie een schat aan aardkundig erfgoed. Deze plaatsen zijn door de provincie Zeeland aangewezen als aardkundig waardevolle gebieden. Samen vertellen deze gebieden het verhaal van het natuurlijk ontstaan van Zeeland en bepalen mede de identiteit van Zeeland. In de komende jaren worden deze aardkundige waarden onder de aandacht gebracht voor toerisme, educatie, onderwijs en onderzoek. Dit zal voor een belangrijk deel vorm krijgen binnen het kader van het verkrijgen van het UNESCO Global Geopark keurmerk.

Indicatoren:

De indicatoren die bij de elementen zijn genoemd, zoals waterdoorlatendheid, zijn te meten of te monitoren (zie www.zeeuwsbodemvenster.nl)

Huidige situatie

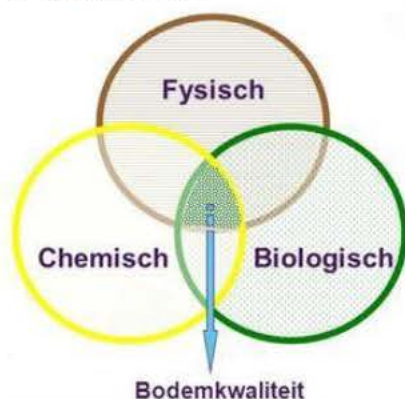
De toestand van de bodem

Er is een groeiend bewustzijn dat duurzaam bodembeheer een belangrijke voorwaarde is om diverse vormen van grondgebruik toe te kunnen passen binnen maatschappelijke opgaves. Met name de

agrarische sector is erg gevoelig voor de negatieve gevolgen bij een verslechtering van de bodemkwaliteit, maar ook de natuur, aardkundige en archeologische waarden gaan hierdoor achteruit. De bodemstructuur staat onder druk als gevolg van landbewerking, zetting, verslemping, verdichting, erosie, teruglopende biodiversiteit, klimaatverandering en een dreigende afname van het organisch stofgehalte. Dit heeft negatieve effecten voor o.a. het bodemleven, de mineraalhuishouding, de waterinfiltratiecapaciteit en het waterbufferend vermogen van de bodem. Weersextremen als gevolg van klimaatverandering hebben hierdoor extra impact op de omgeving. Door de agrarische sector worden wel meer nieuwe technieken ontwikkeld voor verbetering van de bodemstructuur en – vruchtbaarheid, en er wordt samen met belanghebbende grondgebruikers, zowel in het landelijk als het bebouwd gebied, ook meer ingezet op onderzoek, kennisontwikkeling en monitoring.

De bodemkwaliteit wordt uitgedrukt in 3 parameters:

- De fysische conditie
- De chemische conditie
- De biologische conditie



Bodems met een goede bodemkwaliteit bevatten de volgende elementen:

[Fysisch] Goede bodemstructuur => waterdoorlatend, bewerkbaar, doorworteling

[Chemisch] Goede bodemvruchtbaarheid => mineralen/organische stof

[Chemisch] Geen verontreiniging => geen gevaarlijke (vloeistof)stoffen

[Biologisch] Rijk bodemleven => graafgangen, mineralisatie, biodiversiteit

Voor de chemische bodemkwaliteit wordt er, naast de mineraalhuishouding voor bodemvruchtbaarheid, ook gekeken naar milieuverontreinigende stoffen in de bodem. In het landelijk gebied kunnen o.a. zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) van de industrie (zoals PFAS, PFOS en GenX, die in de voedselketen terecht kunnen komen), oudere diffuse verontreinigingen (zoals DDT), en uitspoeling van nitraat en pesticiden van de landbouw aangetroffen worden. De ZZS'en en oudere diffuse verontreinigingen worden inzichtelijk gemaakt middels de gemeentelijke bodemkwaliteitskaarten (BKK's). In het bebouwd gebied zijn de oudere stads- en dorpskernen veelal vanuit de Middeleeuwen en Gouden Eeuw diffuus verontreinigd met o.a. zware metalen. Ook deze zijn inzichtelijk gemaakt via de gemeentelijke BKK's. De saneringen van spoedlocaties, de zogenaamde puntbronverontreinigingen, in het landelijk en bebouwd gebied zijn vrijwel afgerond. De resterende niet-spoedlocaties worden door initiatiefnemers aangepakt zodra er ruimtelijke ontwikkelingen gaan spelen op de locatie.

Door de transitie naar gebruik van duurzame energiebronnen (zoals WKO-systemen), de behoefte aan wateropslag in de bodem en toenemende bebouwing in het stedelijk gebied wordt ook een doelmatige ruimtelijke inrichting van de ondergrond een belangrijk aspect dat meegenomen moet worden bij nieuwe ontwikkelingen, opgaves en transities (3D- of zelfs 4D-ordening).

Naast het nut van de bodem voor grondgebruikers is ook de natuurlijke ontstaansgeschiedenis van het landschap te herleiden uit de bodem en diepere ondergrond. Gebieden met bijzondere aardkundige waarden zijn daarom op provinciaal, nationaal of internationaal niveau gewaardeerd en beschermd als aardkundig waardevolle gebieden. De pareltjes daarvan worden vanuit promotie oogpunt benoemd als aardkundig monument, en de wijze hoe daarmee om te gaan te gaan vanuit perspectief van behoud en versterking staat aangegeven in de Provinciale Verordening. Binnen het initiatief om te komen tot de UNESCO Global Geopark status voor de Schelde Delta staan deze aardkundig waardevolle gebieden samen met waardevolle landschappen, cultuurhistorie en natuur centraal op gebied van wetenschap, educatie, toerisme en recreatie.

Acties om doelen te realiseren

Actie 1 - Beheer en verbetering van de bodemkwaliteit voor (kringloop)landbouw, klimaatadaptatie, biodiversiteit, milieu en aardkundig erfgoed.

Vanuit verschillende doelstellingen kan een bijdrage worden geleverd aan de bodemkwaliteit. Bij de uitvoering van maatregelen moeten de kansen voor verbetering worden benut en risico's voor verslechtering worden aangepakt.

Rolverdeling:

- Provincie, waterschap en gemeenten stellen, binnen het wettelijk kader, regels en vergunningvoorschriften op, met als doel verontreiniging van bodem en grondwater te voorkomen. RUD Zeeland houdt toezicht op bodemsaneringen.
- Het waterschap beheert de kwaliteit van waterbodems.
- Agrarische ondernemers verbeteren de bodemkwaliteit door de bodemstructuur te verbeteren, de bodembiodiversiteit te stimuleren en koolstof vast te leggen, als onderdeel van de invoering van kringlooplandbouw. Ze worden hierin gesteund door overheden, Stichting Landschapsbeheer Zeeland en de Zeeuwse Milieufederatie.

Actie 2 – Aandacht voor bodemenergiesystemen

In (bebouwd) gebied buiten de grondwaterbeschermingsgebieden is voor doelmatig en duurzaam gebruik van de bodem en ondergrond gewenst om aandacht te hebben voor het onderwerp bodemenergiesystemen. Initiatiefnemers wordt verzocht bij de betreffende bevoegde gezagen te inventariseren hoe met dit onderwerp wordt omgegaan (wat betreft regelgeving en communicatie) en welke instrumenten het beste ingezet kunnen worden.

Rolverdeling:

- Provincie is bevoegd gezag over open bodemenergiesystemen.
- Gemeenten zijn bevoegd gezag over gesloten bodemenergiesystemen. Zij kunnen in hun omgevingsplan (aanvullende of afwijkende) regels opnemen voor bodemenergiesystemen en via maatwerk gebieden aanwijzen waarbinnen deze regels van kracht zijn.
- De RUD werkt samen met de bevoegde gezagen voor de vergunningverlening.
- Initiatiefnemers zoeken contact met het betreffende bevoegde gezag voor afstemming.

Actie 3 - Kennisdeling en –ontwikkeling

Voor effectief beheer, benutten van kansen en vermijden van aantasting van de bodem is goede informatie over de kwaliteit van de bodem nodig. Er wordt veel onderzoek gedaan en informatie verzameld. Het actief delen van kennis en aanvullen van ontbrekende informatie is een voorwaarde voor effectief beleid.

Rolverdeling:

- Provincie, waterschap en gemeenten stellen voorschriften en regels op over onderzoek voorafgaand aan activiteiten, om verontreiniging van bodem en grondwater te voorkomen.
- Rijk, provincie, waterschap, gemeenten, grondeigenaren en grondgebruikers delen informatie over toepassing van grond in en op de bodem via het Landelijk Meldpunt Bodemkwaliteit en de bodemkwaliteitskaart.
- AWN, terreinbeheerders, onderwijsinstellingen en kennisinstituten (o.a. kennisinstituten die partner zijn van het Geopark Schelde Delta) delen hun kennis over bodem en ondergrond.

- Provincie en gemeenten stimuleren onderzoek en pilots over duurzaam bodembeheer in Zeeland en zorgen voor kennisdoorwerking.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Kwetsbaarheid van het bodemsysteem beperkt mogelijkheden voor aanleg van bodemwarmtesystemen.
- Verbetering bodemkwaliteit kan goed samengaan met kringlooplanbouw, klimaatadaptatie, toename biodiversiteit en landschapontwikkeling.
- Efficiënt toevoegen van nutriënten aan gewassen of landbouwbodems voorkomt uitspoeling van nutriënten naar het milieu.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Aanpak tegen verdroging van de bodem draagt bij aan behoud van aardkundige en archeologische waarden.
- Vanuit klimaatadaptatie grondgebruik en teelten meer aanpassen aan de natuurlijke systemen, draagt bij aan duurzaam bodemgebruik.
- Door nauwe samenwerking tussen de provincie, gemeentes, agrarische ketenpartijen, terreinbeherende organisaties en andere belanghebbende partijen, kan nieuwe kennis snel gedeeld worden.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Koppeling van archeologische en aardkundige waarden aan recreatieve producten en aan natuurwaarden.
- Gebruik de geologische kennis en aardkundige waarden om het hedendaagse landschap te begrijpen en om te leren hoe om te gaan met een veranderend landschap. Onder de vlag van het Geopark kan hier ook meer wetenschappelijk onderzoek naar gedaan worden.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Bodemvruchtbaarheid op peil houden met hoogwaardige meststoffen uit de omgeving voorkomt afwenteling.
- Inzet op duurzaamheid van bodemgebruik, zal leiden tot langer gebruik kunnen maken van de bodem door diverse grondgebruikers voor verschillende functies.

10. Deltawateren

Doelstelling 2030

Realiseren van een veilige, economisch aantrekkelijke en ecologisch gezonde delta.

In 2030 is helder wat het samenhangende toekomstperspectief is voor Zeeland tot 2100 en verder en hoe we Zeeland daarop kunnen voorbereiden. Via het nationale Kennisprogramma Zeespiegelstijging is duidelijk geworden welke belangrijke keuzemomenten (knikpunten) er bestaan in de verschillende deltawateren en hoe hiermee omgegaan kan worden. De betekenis voor de verschillende gebruiksfuncties afzonderlijk en in samenhang is duidelijk waardoor beter ingespeeld kan worden op de toekomstige veranderingen.

Per Deltawater is de hoofddoelstelling uitgewerkt in een onderscheidend ontwikkelperspectief.

Subdoel 1 - Verbetering van het ecologisch systeem van de deltawateren

Subdoel 2 - Ontwikkelen herijkte voorkeursstrategie/toekomstperspectief Zuidwestelijke Delta

Subdoel 3 - Onderscheidend ontwikkelperspectief per deltawater op basis waarvan

ruimtegebruik van de wateren en de randen wordt ingevuld Subdoel 4 - Uitvoeren

Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta Indicatoren:

- Een herijkte voorkeursstrategie voor de Zuidwestelijke Delta (na 2026)
- Samenhangende integrale ontwikkelperspectieven per deltawater
- Mate waarin de Deltawateren voldoen aan de wettelijke normen (KRW, waterwet, Natura 2000)

Huidige situatie

De deltawateren zijn nationaal en internationaal bijzonder gewaardeerde gebieden vanwege de natuurwaarden, recreatiemogelijkheden, beroepsvaart en (schelpdier)visserij. Het gebied ligt op het kruispunt van twee internationale natuurcorridors: de oost-westroute in de vismigratie en de noordzuidroute van de vogeltrek. In de Delta werken we op regionaal, nationaal en internationale schaal samen aan een ecologisch gezonde, veilige en economisch aantrekkelijke delta.

Een ecologisch gezond watersysteem vormt de basis voor het gebruik van de deltawateren. Vanuit (programmatische) kaders zoals PAGW (Programmatische Aanpak Grote Wateren), Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water (KRW) wordt structureel gewerkt aan het functioneel herstel en behoud van de ecologische kwaliteit van de deltawateren.

Voor een veilige Delta vormen klimaatverandering en zeespiegelstijging onzekere ontwikkelingen. De gevolgen hiervan verschillen per deelsysteem. Er is nog voldoende tijd om nieuw beleid voor te bereiden voor een onzekere toekomst na 2050 en verder. Met het kennisprogramma zeespiegelstijging wordt hierop geanticipeerd. De voorkeursstrategie wordt op basis hiervan herijkt. Ook de wettelijke beoordeling van primaire waterkeringen door Rijkswaterstaat en het waterschap Scheldestromen en uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma zijn van belang voor een veilige delta.

De inzichten vanuit het kennisprogramma zeespiegelstijging zijn nodig voordat keuzes gemaakt kunnen worden over eventuele koerswijzingen. Daarbij zullen ook de mogelijke consequenties voor korte termijn besluiten, bijvoorbeeld ten aanzien van Natura2000-beheerplannen, voorwaarden aan buitendijkse bebouwingen of ruimtelijke reserveringen, worden betrokken.

In het verleden kende elk van de afzonderlijke Deltawateren een eigen profiel op basis waarvan het onderscheidende karakter per water kon worden behouden en versterkt en het ruimtegebruik op en langs de randen van de wateren nader werd ingevuld. In de komende jaren willen we op basis hiervan per Deltawater komen tot onderscheidende ontwikkelingsperspectieven, die het uitgangspunt vormen voor het realiseren van (meer) balans in de grote wateren. Hiermee geven we invulling aan een economisch vitale Delta doordat het (ruimte)gebruik (o.a. natuur, visserij, scheepvaart, recreatie etc.) van wateren en randen wordt gezien vanuit een samenhangend integraal perspectief. Daarmee vormen de ontwikkelingsperspectieven per Deltawater een belangrijke basis om vanuit de eigenheid van het gebied te komen tot een blijvend evenwicht tussen ontwikkeling in gebruik en eventueel noodzakelijke aanpassingen op grond van de (herijkte) voorkeursstrategie.

Voor het opstellen van de ontwikkelperspectieven per Deltawater hanteert de provincie maatwerk. De komende tijd zullen op basis van oorspronkelijke profielen, bestaande en/of lopende gebiedstrajecten de perspectieven worden geformuleerd. Aanvullend zal worden verkend of er per Deltawater aanleiding is om verder te gaan en als provincie(s) een nieuwe gebiedsuitwerking te starten. Op basis van een dergelijk gebiedstraject of -uitwerking kunnen de ontwikkelperspectieven zo nodig worden bijgesteld. In de 'natte' Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 (verwijzing naar link) geven Rijk en regio samen en samenhangend invulling aan de centrale doelstelling voor de Zuidwestelijke Delta; een klimaat bestendig veilige, ecologisch veerkrachtige en economisch vitale delta. De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 is tot stand gekomen in co-creatie met regionale overheden, bedrijven en andere belanghebbenden. Het uiteindelijke resultaat is een integraal langetermijnperspectief 2050 voor de ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta, een kennis- en innovatieprogramma en een oriënterende uitvoeringsagenda 2030. De agenda is eind 2020 vastgesteld en bevat vijf handelingsperspectieven voor de toekomstige ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta. Het betreft: Sterke en aantrekkelijke kust, Dynamische dijkzones, Vitaal polder- en krekenlandschap, Rijke platen, slikken en schorren en, Gezonde en verbonden zeeamen. Deze handelingsperspectieven worden betrokken bij de verdere uitwerking per deelgebied.

Grevelingen

Het meer kampt, nadat het getij wegviel, met een gestaag toenemende zuurstofloosheid, die zich vanuit de diepe delen opbouwt naar de ondiepere delen van het meer. Dit heeft vooral negatieve gevolgen voor de ecologische kwaliteit (bijvoorbeeld 'dode' bodems), de regionale economie (schelpdiersector, recreatie en toerisme) en het woon- en leefmilieu.

Met het project Getij Grevelingen wordt toegewerkt naar een klimaatrobuuste oplossing van deze problematiek. Door de aanleg van een (afsluitbaar) doorlaatmiddel in de Brouwersdam wordt 'beperkt' getij, en daarmee zuurstofrijk water teruggebracht op de Grevelingen. Dat biedt ook perspectieven voor een getijdencentrale.

Het strategisch ontwikkelplan Grevelingen dat door het bestuurlijk overleg Grevelingen is opgesteld geeft de ambities op hoofdlijnen aan voor recreatie, natuur en visserij en de speerpunten voor het gebied. (link naar ontwikkelplan). De komende 10 jaren zal het gebied zich verder ontwikkelen als een toonaangevend natuur- en recreatiegebied waar sprake is van een evenwichtige samenhang tussen natuur en gebruik (recreatie en visserij).

Het opstellen van een omvattende strategische gebiedsvisie voor de lange termijn kan op termijn nodig blijken te zijn.

Volkerak-Zoommeer

Door de Deltawerken is het Volkerak-Zoommeer (VZM) getransformeerd van een dynamisch zout systeem met getij in een stagnant meer dat is verzoet door de voeding met (uitsluitend nog) water uit het Hollandsch Diep en de Brabantse bekken. Daardoor heeft de karakteristieke deltanatuur deels plaatsgemaakt voor soorten en habitats die meer gebaat zijn bij zoete, stagnante omstandigheden. Door het wegvallen van het getij en de verzoeting is het meer kwetsbaar geworden voor nutriëntenproblematiek. Met name blauwalgen kunnen in de zomerperiode voor overlast zorgen voor het lokale woon- en leefmilieu, voor recreatie en toerisme en voor de landbouw door innamestops van zoetwater uit het VZM. Door de afsluiting van het VZM zijn ook de mogelijkheden voor vismigratie verkleind.

Uit onderzoek naar de klimaatrobuustheid van het huidige zoete Volkerak-Zoommeer blijkt dat er, naar verwachting, de komende decennia (tot 2050) geen noodzaak is om beperkt getij terug te brengen. De huidige zoetwaterfunctie van het Volkerak-Zoommeer kan daarmee worden gecontinueerd. Daarbij moet wel voldaan worden aan randvoorwaarden voor doorspoeldebiet, kweldruk en zoutlekbeheersing Krammersluizen. Met betrekking tot de andere functies van het gebied, natuur, recreatie, scheepvaart en waterbeheer worden ook geen onoverkomelijke problemen verwacht.

Betrokken partijen gaan met elkaar in overleg over hoe invulling kan worden gegeven aan de wens van niet alleen een veilige, maar ook ecologisch gezond en economisch vitaal Volkerak-Zoommeer.

Oosterschelde

De Oosterschelde is een uniek Nationaal Park met veel intergetijdennatuur, grote landschappelijke waarde en activiteiten zoals visserij, schelpdierkweek, beroepsvaart en recreatie. De waarden en het gebruik van de Oosterschelde staan echter onder druk door zandhonger als gevolg van de aanleg van de deltawerken. Het oppervlak van platen, slikken en schorren in de Oosterschelde neemt daardoor af. Deze afname kan in de toekomst nog erger worden door zeespiegelstijging. Ook neemt de druk op ecologie, ruimtegebruik en waterveiligheid in de Oosterschelde toe door temperatuurstijging. In de Oosterscheldevisie 2018-2024 (link) worden deze prangende kwesties beschreven en er is een uitvoeringsprogramma opgesteld met projecten die binnen 6 jaar opgepakt worden.

De huidige voorkeursstrategie voor de Oosterschelde is gericht op een toekomstbestendige optimalisatie van het huidige "afsluitbaar-open" systeem en bestaat uit een aanpak van de waterveiligheidsopgave, die ook bijdraagt aan de aanpak van de erosie van het intergetijdengebied ten gevolge van zandhonger, en het economisch gebruik van de Oosterschelde. Bij zeespiegelstijging zal de Oosterscheldekering vaker dicht moeten. Dit heeft consequenties voor natuur, landschap, ruimtegebruik en economie. Daarom is nader onderzoek gedaan naar de verbinding van de klimaat- en zandhongeropgaven met de economische gebruiksfuncties, de ecologie en het landschap van de Oosterschelde (EZZO-onderzoek: Effecten Zeespiegelstijging en Zandhonger Oosterschelde). Nader onderzoek moet uitwijzen of een aanpassing van het sluitregime aanvaardbaar is.

Voor uitvoering van maatregelen in de Oosterschelde is in 2015 in de MIRT Verkenning Aanpak Zandhonger een voorkeursalternatief vastgesteld. Voor de aanpak van de zandhonger zijn eind 2019 suppleties uitgevoerd in de monding van de Oosterschelde en de Roggenplaat. Voor het vervolg van de Aanpak Zandhonger is de realisatie van de suppleties in het middengebied Oosterschelde urgent

vanaf ca. 2025. Voor financiering van planuitwerking én realisatie wordt een beroep gedaan op middelen uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren. De huidige regionale bestuurlijke samenwerking voor aanpak Zandhonger kan worden benut voor voorbereiding en besluitvorming over uitvoering van de maatregelen.

Door Nationaal park Oosterschelde (NPO) wordt in het kader van de ontwikkeling naar 'Nationaal Park nieuwe stijl' een ambitedocument opgesteld. Hierin wordt met betrokken partijen de ambities en toekomstige uitdagingen voor het NPO gebundeld en in lijn gebracht met gebiedsidentiteit, ecologische, geologische en cultuurhistorische context.

Daarnaast fungeert rond de Oosterschelde, met steun van overheidspartijen, een actieve kennissamenleving. Deze activeert de discussie over de toekomst van de Oosterscheldekering.

Veerse Meer

Het Veerse Meer is de eerste zeearm die is afgedamd van de Oosterschelde en van de Noordzee (in 1961), waardoor een meer ontstond met kunstmatig peilbeheer. Het gebied is daarna sterk ontwikkeld als bestemming voor recreatie en watersport. Door de afwatering vanuit landbouwgebieden is de waterkwaliteit verslechterd (sterke eutrofiëring), met negatieve gevolgen voor de recreatie door stankoverlast en verminderd doorzicht van het water. In 2004 is een doorlaatmiddel in de Zandkreekdijk in gebruik genomen voor betere wateruitwisseling tussen de Oosterschelde en het Veerse Meer. Dit heeft voor doorzicht en biodiversiteit tot verbetering geleid, maar het is nog onzeker of deze verbetering zich doorzet. Vanaf 2020 wordt de waterkwaliteit extra gemonitord om ontwikkelingen beter te kunnen volgen.

Het Veerse Meer heeft in de westelijke helft ook te kampen met verminderde zuurstof en in het geheel te maken met overlast (m.n. voor recreatie) door Japanse oesters, kwalen en wiergroei en - mogelijk voor de landbouw - de zoute kwel aan de randen van het meer. De uitdaging voor een goede balans tussen verschillende functies wordt vooralsnog niet als een probleem ervaren, in ieder geval niet wat de gebruiksfuncties betreft; mogelijk wel qua balans gebruikers vs natuur.

Rijkswaterstaat voert een knippuntenanalyse uit voor diverse gebruiksfuncties in relatie tot het waterbeheer bij verschillende scenario's voor de zeespiegelstijging.

Naar aanleiding van de Kustvisie is gestart met het opstellen van een nieuwe gebiedsvisie Veerse meer. De eerste fase daarvan met omgevingskwaliteiten, richtinggevende principes en overgangsbeleid is inmiddels vastgesteld door de zeven betrokken overheden, in samenspraak met stakeholders (<https://www.zeeland.nl/digitaalarchief/ib2061df20ae>). In het kaderstellende document waaraan momenteel wordt gewerkt, zal aandacht worden gevraagd voor een toekomstbestendige strategie bij verdere zeespiegelstijging, voor zover reeds mogelijk, gezien de visie gericht is op de periode tot 2030.

Westerschelde

De Westerschelde is een estuarien systeem, dat wordt gekarakteriseerd door een hoge morfologische dynamiek. Er komen zeldzame landschappen en biotopen voor, waaronder het brakwaterschor Verdrongen Land van Saefinghe. De Westerschelde is een zeer drukke vaarweg en heeft verschillende haven- en industriegebieden. Het is een van de drukst bevaren estuaria van de wereld.

Vlaanderen en Nederland werken in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) samen aan een Agenda voor de Toekomst voor een klimaatrobuste en duurzame ontwikkeling van het Scheldeestuarium. Het Schelde-estuarium omvat de Vlaamse Zeeschelde en de Nederlandse Westerschelde. De agenda bestaat uit onderzoeksprogramma's en de ontwikkeling van langetermijnperspectieven voor natuur (LTP-N) en toegankelijkheid (LTP-T). De inzet is dat deze agenda de basis gaat vormen voor toekomstige maatregelen voor het in balans versterken van de natuurlijkheid, de veiligheid en de toegankelijkheid van het estuarium.

De strategie voor de Westerschelde is gericht op indien nodig (innovatieve) dijkversterkingen in combinatie met optimalisatie van de bagger- en stortstrategie. Een integrale sedimentstrategie op het niveau van het hele estuarium - inclusief het mondings- en kustgebied - is belangrijk voor de ontwikkeling van een klimaatbestendig, veilig, ecologisch veerkrachtig en economisch vitaal Scheldeestuarium.

Voor het kanaal van Gent naar Terneuzen speelt op korte termijn een aantal ontwikkelingen die zowel invloed hebben op de waterkwaliteit en het waterpeil van het kanaal als op de scheepvaart. Aan de orde zijn knelpunten met het behalen van KRW-normen op chemie (stoffen) en het afgesproken minimum waterpeil. Voor de beschikbaarheid van voldoende zoet water is het kanaal afhankelijk van de aanvoer vanuit Vlaanderen. Verder is het onzeker wat op termijn de gevolgen zijn van mogelijke verzilting. Vanuit het brede ruimtelijke perspectief in de Kanaalzone spelen er ook ontwikkelingen op de (middel)lange termijn.

Voordelta en kust

De voordelta is het ondiepe zee gedeelte voor de Zeeuwse (en Zuid-Hollandse) kust inclusief de stranden en de intergetijden gebieden. De afsluiting van de verschillende wateren is van grote invloed geweest op de morfologie van de Voordelta.

Het gebied heeft een belangrijke natuur functie; een kinderkamer voor vis, een broedfourageer- en overwinteringsgebied voor vogels en op de droogvallende platen rusten zeehonden. Daarnaast wordt de hele kust intensief gebruikt voor strandrecreatie. Voor de kustzone is in de Zeeuwse Kustvisie vastgelegd hoe we de Zeeuwse Kwaliteitskust beschermen, versterken en waar nodig herstellen.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1 - Verbetering van het ecologisch systeem van de deltawateren

Een aquatisch ecosysteem dat in balans is draagt bij aan het behoud/herstel van de biodiversiteit, het halen van de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen en verlaagt de kans op het optreden van ziekten en plagen. Dat wil zeggen: er zijn dan voldoende mogelijkheden voor menselijk medegebruik, alsmede een verbetering van de opbrengsten voor visserij en schelpdierkweek. Ook de recreatie kan er profijt van hebben, door afname van bijvoorbeeld stank door rottend organisch materiaal op de bodem en van giftige blauwalgen.

Actie 1.1 - Uitvoeren bestaande voorkeursstrategie voor de deltawateren

Met de voorkeursstrategie Zuidwestelijke Delta geven Rijk en regio samen en samenhangend invulling aan de centrale doelstelling van de Zuidwestelijke Delta: een veilige, economisch aantrekkelijk en ecologisch gezonde delta.

Rolverdeling:

- Het Rijk stelt landelijke kaders vast in Nationaal Waterprogramma, Nationaal Deltaprogramma/ Deltabeslissingen en NOVI.
- Rijkswaterstaat beheert de Rijkswateren, verleent vergunningen o.g.v. de Waterwet voor het gebruik, beheer deltadammen en stormvloedkering, trekker van de Natura2000 beheerplannen voor de deltawateren en voert maatregelen uit om de waterkwaliteit te verbeteren. Ook beheer van de hoofdvaarwegen en infrastructuur is een taak van Rijkswaterstaat.
- Het waterschap beheert de primaire waterkeringen en binnenwateren. Hiervoor stelt het waterschap een water(kering)beheerplan op, beheert gebruik via vergunningen, adviseert overheden en gebruikers, beheert het peil en voert werkzaamheden uit.
- De provincie heeft (mede) verantwoordelijkheid vanuit RO en Natuurwet.
- Gemeenten maken omgevingsplannen en gebiedsvisies. De regels van Rijk, provincie en waterschap worden door de gemeente hiervoor worden overgenomen in het omgevingsplan voor het deel van de deltawateren dat onder hun grondgebied valt.
- Gebiedsoverleg ZWD; Binnen gebiedsoverleg vindt afstemming tussen bovengenoemde partijen plaats en draagt zorg voor een samenhangende invulling van de centrale doelstelling. North Sea Port beheert het havengebied.
- Natuurbeheerders (SBB, NM, HZL) beheren delen van de Deltawateren.

Subdoel 2 - Ontwikkelen herijkte voorkeursstrategie/toekomstperspectief Zuidwestelijke Delta

Actie 2.1 - Herijking voorkeursstrategie Zuidwestelijke Delta

Door de verwachte effecten van klimaatverandering en de ontwikkeling van de ecologische kwaliteit van de deltawateren is op termijn een nieuwe aanpak nodig. Op basis van de natte Gebiedsagenda Zuidwestelijke delta 2050, de geactualiseerde strategie van de Zuidwestelijke Delta en het

kennisprogramma Zeespiegelstijging worden onderzoeken, verkenningen en pilots uitgevoerd gericht op integrale lange termijn alternatieven voor het gebied.

In dit kader is het bieden voor experimenteerruimte om nieuwe concepten uit te werken en de bruikbaarheid en haalbaarheid daarvan te onderzoeken van belang.

Rolverdeling:

- Het Rijk coördineert het kennisprogramma Zeespiegelstijging
- De regiopartijen, verenigd in gebiedsoverleg en de adviesgroep ZWD, werken gezamenlijk aan de kennisagenda Zuidwestelijke Delta. Dit is mede de regionale inbreng voor het kennisprogramma ZSS.

Actie 2.2 - Stimuleren gezamenlijke kennisontwikkeling

Onderzoeksinstellingen voeren onderzoek uit dat nodig is voor het herijken van de langetermijnvisie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de inbreng vanuit de regio.

Rolverdeling:

- Het Rijk coördineert het kennisprogramma Zeespiegelstijging.
- De regiopartijen, verenigd in gebiedsoverleg en de adviesgroep ZWD, werken gezamenlijk aan de kennisagenda Zuidwestelijke Delta. Dit is mede de regionale inbreng voor het kennisprogramma ZSS.
- Kennisinstanties: Voeren op eigen initiatief of verzoek regiopartijen nader onderzoek uit en ondersteunen het maken van vertaalslag van wetenschappelijk onderzoek naar praktijkcases.

Subdoel 3 - Onderscheidend ontwikkelperspectief per deltawater op basis waarvan ruimtegebruik van de wateren en de randen wordt ingevuld.

Actie 3.1. Opstellen ontwikkelperspectief per Deltawater Rolverdeling:

- Provincie: In overleg met betrokken partners opstellen van ontwikkelperspectieven per deltawater op grond waarvan inzet (provinciaal) ruimtelijk instrumentarium kan worden overwogen.

Subdoel 4 - Uitvoeren Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta

Actie 4.1. Nadere invulling handelingsperspectieven door middel van gebiedsgerichte uitwerkingen, pilots, living labs en het bieden van experimenteerruimte Rolverdeling:

- De partijen die deelnemen aan het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta (overheden) en de Adviesgroep Zuidwestelijke Delta (gemeenten, maatschappelijke organisaties en belangenverenigingen van diverse sectoren, zoals de natuur-, milieu-, scheepvaart-, recreatie- en de landbouwsector) werken dit gezamenlijk uit.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- De economische gebruiksmogelijkheden voor recreatie, natuur, visserij, schaal- en schelpdiersector van de deltawateren blijven bestaan of worden ruimer als de ecologische kwaliteit verbetert. Het opstellen van een ontwikkelperspectief per deltawater levert hier een bijdrage aan.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Door de complexe samenhang is voor een goed samenhangend beleid inzet van alle partijen in de Zuidwestelijke Delta nodig.

- Keuzes voor herinrichting van de deltawateren hebben grote gevolgen voor de wateren zelf en een brede zone landinwaarts, daarom zijn die bepalend voor mogelijke functiecombinaties en economische kansen.
 - Ontwikkelingen in de deltawateren bieden kansen voor uitbreiding van opwekking van hernieuwbare energie uit wind, zon en water.
3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
- ☐ De kust, deltawateren, waterkeringen en waterstaatswerken zijn belangrijke kernkwaliteiten die ook bij nieuwe ontwikkelingen behouden of versterkt moeten worden.
4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.
- De ZWD is een samenhangend stelsel van watersystemen en onderdeel van het hoofdwatersysteem zowel nationaal als internationaal.
 - Aanpassing van de delta aan klimaatverandering levert kennis en ervaring op die wereldwijd van belang kan zijn.
 - De onzekerheid over toekomstige inrichting van de delta vraagt terughoudendheid met ingrepen en investeringen die kunnen botsen met de lange termijnscenario's.
 - Huidige natuurwaarden en huidige gebruik van de deltawateren zullen op termijn door de klimaatverandering voor een deel niet meer aanwezig zijn. Daar komen nieuwe mogelijkheden voor in de plaats.

11. Erfgoed

Doelstelling 2030

In 2030 wordt ons erfgoed behouden en benut. Daarnaast is het ontsloten, beleefbaar en toegankelijk gemaakt.

Los van de intrinsieke waarde van bepaalde vormen van erfgoed wordt het belang van cultureel erfgoed voortdurend afgewogen in het kader van de Omgevingswet als veranderingen in de fysieke leefomgeving aan de orde zijn. Onder cultureel erfgoed wordt verstaan: gebouwde en aangelegde monumenten, archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurlandschappen, (kleine) cultuurhistorische elementen en immaterieel erfgoed.

Subdoel 1 Erfgoed wordt behouden en ontwikkeld, is bereikbaar en toegankelijk.

Subdoel 2 Erfgoed is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Subdoel 3 Erfgoed wordt optimaal benut voor economische en sociale activiteiten Indicator:

Staat van onderhoud rijksmonumenten (niet woonhuismonumenten, bron: PM).

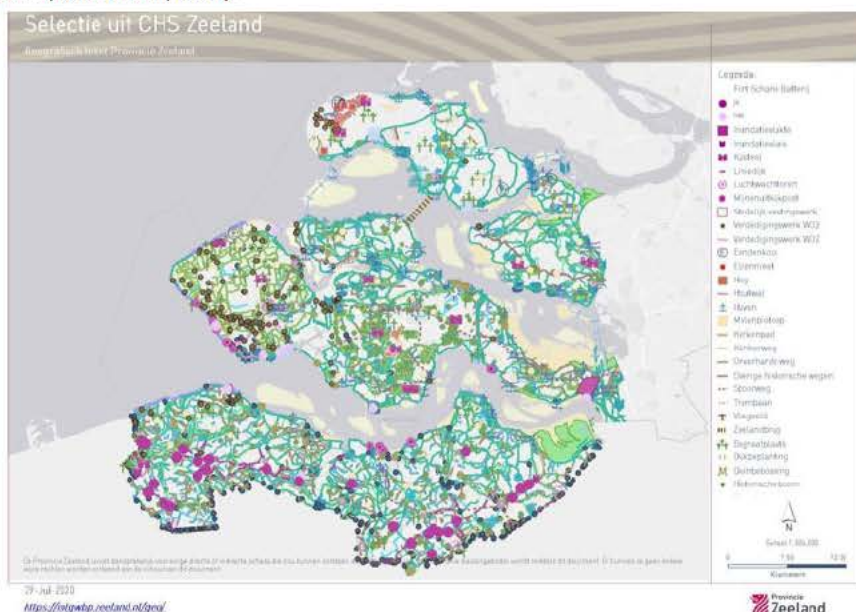
Huidige situatie

Het Zeeuwse erfgoed is een belangrijk onderdeel van de Zeeuwse identiteit; het geeft een beeld van het verleden, het draagt bij aan de culturele identiteit in het heden en het geeft richting aan (ruimtelijke) ontwikkelingen in de toekomst. Met erfgoed bedoelen wij zowel het materieel erfgoed (roerend en onroerend), landschappelijk erfgoed en natuur/groen erfgoed als het immaterieel erfgoed. De talrijke monumenten, de landschapselementen, het cultuurlandschap, archeologische vondsten, streekproducten, verdrongen dorpen en streekdrachten zijn voorbeelden van erfgoed die het niet alleen waard zijn om te behouden te blijven, maar ook om waar mogelijk te worden ontsloten.

Erfgoed maakt verschillen in karakter en identiteit van regio's zichtbaar. De toenemend(e) belangstelling voor erfgoed en draagvlak voor behoud en ontwikkeling ervan bij inwoners en bezoekers van Zeeland leidt tot herwaardering van het (streekeigen) erfgoed, waaronder monumenten, groene en gebouwde (kleine) landschapselementen, cultuurlandschap, streekproducten, streekdrachten, volksspelen.

Doordat mensen erfgoed (fysiek of digitaal) kunnen beleven wordt het draagvlak om het te behouden en beschermen vergroot. Daarom zijn de Zeeuwse Erfgoedlijnen en het samenwerkingsverband Zeeuwse Ankers van groot belang.

Erfgoed genereert inkomsten voor een brede groep Zeeuwen (werkzaam in recreatie, toerisme, horeca, detailhandel, bouw).



Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Erfgoed wordt behouden en ontwikkeld, is bereikbaar en toegankelijk.

Actie 1.1 - Duurzaam (her)gebruik en instandhouding/restauratie van erfgoed zoals monumentale gebouwen, cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren.

Rolverdeling:

- Provincie verleent subsidies voor restauratie en heeft adviesrol. Bevordert met name instandhouding en ontwikkeling van agrarisch en religieus erfgoed én historische windmolens. Provincie neemt erfgoed op in omgevingsverordening.
- Gemeenten maken herbestemming mogelijk via Omgevingsplan en vergunningen en via subsidiebeleid. Gemeenten treden handhavend op om verloedering en verval te voorkomen. gemeenten hebben een rol in de kennisoverdracht naar inwoners en monumentenbezitters. Erfgoed Zeeland ondersteunt en adviseert de provincie, gemeenten, erfgoedorganisaties, het waterschap, marktpartijen en eigenaren.
- Terreinbeheerders hebben een rol in beheer, instandhouding en bereikbaarheid van groen en gebouwd erfgoed. SLZ heeft een rol bij beheer en ontwikkeling van het Zeeuwse cultuurlandschap.
- Het Rijk subsidieert instandhouding en grote restauraties en verleent subsidie voor onderzoek naar herbestemmingsmogelijkheden. Heeft adviesrol.
- Waterschap verzorgt beheer, instandhouding en bereikbaarheid van eigen groen en gebouwd erfgoed.

Actie 1.2 - Ontsluiting en daarmee beleving en bewustwording van erfgoed.

Rolverdeling:

- Erfgoed Zeeland geeft invulling aan de negen gedefinieerde Zeeuwse Erfgoedlijnen en Zeeuwse Ankers, waardoor meer focus en samenhang aangebracht wordt en het erfgoed 'vermarkt' kan worden. Dit vindt onder andere plaats door digitale en fysieke ontsluiting.
- Provincie faciliteert en subsidieert.

Subdoel 2: Erfgoed is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Actie 2.1 - Erfgoed benutten bij ruimtelijke ontwikkelingen

De historische kwaliteiten van het landschap met het erfgoed staan onder druk door nieuwe ontwikkelingen als gevolg van energietransitie, klimaatverandering en transitie in de landbouw, maar ook door ontwikkelingen in de toeristische sector (nieuwbouw, 'verwalling'). Om de kwaliteiten van het landschap en het erfgoed te behouden dienen deze vanaf het begin bij ruimtelijke ontwikkelingen betrokken te worden zodat er een zorgvuldige afweging gemaakt kan worden.

Rolverdeling:

- Gemeenten, Rijk, waterschap en provincie betrekken bij het maken van ruimtelijke plannen vanaf het begin het landschap en het erfgoed.

Subdoel 3: Erfgoed wordt optimaal benut voor economische en sociale activiteiten

Actie 3.1 - Kansen benutten voor toerisme

Landschap en erfgoed is van belang voor het toerisme en als vestigingsfactor.

Rolverdeling:

- Toeristische bedrijven en organisaties verkennen en benutten economische en ontwikkelingsmogelijkheden van erfgoed als toeristisch product. □ De erfgoedsector ontsluit erfgoedlocaties.

Actie 3.2- Maatschappelijk belang cultuur en erfgoed versterken

Cultuur en erfgoed van belang voor sociale cohesie. Vrijwilligers zijn van groot belang in de erfgoedsector. Staat onder druk vanwege vergrijzing.

Rolverdeling:

- Vrijwilligersorganisaties zetten zich in om kennis over erfgoed beschikbaar te stellen en over te dragen via bijvoorbeeld excursies, lezingen.
- Erfgoed Zeeland faciliteert erfgoedorganisaties.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Hergebruik van erfgoed (met name monumentale gebouwen) bespaart ruimte.
2. Werk samen en deel kosten en baten.
- Nieuwe ontwikkelingen als gevolg van energietransitie, klimaatverandering en transitie in de landbouw, maar ook door ontwikkelingen van het toerisme (nieuwbouw, 'verwalling') en toenemende stedelijke ontwikkeling en krimp kunnen behoud en ontwikkeling van erfgoed onder druk zetten.
 - Vanuit de kracht van het erfgoed kunnen we bijdragen aan de realisatie van de transities en opgaven in de leefomgeving. Erfgoed en ontwerp inspireren, verrijken en tillen de uitvoering naar een hoger kwaliteitsniveau. Maar erfgoed biedt meer: gebiedskenmerken en lessen uit het verleden kunnen inspiratie bieden voor de opgaven waar we voor staan. Door de kracht van ontwerp kunnen we oude waarden een plek geven in de leefomgeving van de toekomst.
3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
- Erfgoed is een belangrijk onderdeel van de Zeeuwse kernkwaliteiten. Erfgoed maakt verschillen in karakter en identiteit van regio's zichtbaar.

- Verdwijnen of verminderen van Zeeuwse kernkwaliteiten betekent verschraling en vermindering van de lokale en regionale identiteit.
4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.
- Erfgoed verduurzamen kan bijdragen aan de energietransitie.
 - Hergebruik van materiaal bij voorbeeld restauraties en herbestemming draagt bij aan circulair bouwen.
 - Monumentale gebouwen hergebruiken is duurzamer dan complete nieuwbouw.

12. Landbouw

Doelstelling 2030

Een volhoudbaar landbouwsysteem dat functioneert in evenwicht met de omgeving, waarbij kringlopen op een zo laag mogelijk niveau gesloten zijn en er productie op basis van marktvraag plaatsvindt.

De ambitie voor volhoudbare landbouw definiëren wij als volgt: het creëren van zoveel mogelijk meerwaarde. Meerwaarde die ontstaat door een samenhangende integrale benadering van bodem(vruchtbaarheid), beheer (zoet) water, biodiversiteit en landschap in combinatie met het (kosten)-efficiënter boeren. Door verbetering van de bedrijfsstructuur maar ook bijvoorbeeld door het stimuleren van kringlopen of innovatie. Meerwaarde die vooral ook tot uitdrukking komt in kostenbeheersing en een betere prijs die de boer ontvangt voor zijn product.

Om te beoordelen of de doelstelling ook gerealiseerd wordt, wordt een uitvoeringsprogramma voor het landelijk gebied opgesteld. In dit uitvoeringsprogramma zal worden ingegaan op de hieronder genoemde subdoelen, acties en doelstellingen.

Hoofddactie voor landbouw: Opstellen en uitvoeren uitvoeringsprogramma voor het landelijk gebied

Het beleid voor het landelijk gebied is grotendeels autonoom en derhalve niet te vatten in wetgevende kaders. Gezamenlijk zijn de volgende subdoelstellingen vastgesteld:

Subdoel 1: Ondersteunen ondernemers in de transitie naar volhoudbare landbouw: stimuleren en kaderstellen

Subdoel 2: Het bevorderen van bodemkwaliteit

Subdoel 3: Het realiseren van de (zoet) wateropgave en klimaatopgave uit het klimaatakkoord voor landbouw en landgebruik

Subdoel 4: Bevorderen biodiversiteit in het landelijk gebied

Indicatoren:

- Het gemiddelde inkomen uit bedrijf voor de land- en tuinbouw in Zeeland (bron: PM)
- Percentage agrarische bedrijven dat voldoet aan de definitie van kringlooplandbouw (bron: PM)
- Elektriciteitsverbruik (elektriciteit geleverd aan de landbouw in 2019: 234.873.000 kWh volgens klimaatmonitor.nl)

Huidige situatie

Toekomstperspectief

De verwachting is dat over 30 jaar het aantal agrarische ondernemingen sterk is afgenomen. De resterende bedrijven zullen in omvang zijn vergroot. Ondernemingen functioneren meer in netwerken onderling maar ook tussen verwerkende industrie en markt en ketenpartijen. De ondernemer krijgt een eerlijke prijs voor zijn product. De prijsstelling is tevens gebaseerd op duurzame instandhouding van productiemiddelen grond, arbeid en kapitaal maar ook de productieomgeving als natuur en milieu.

Meer samenwerking in de keten met een betere prijsstelling, rekening houdend met de omgeving, zal meer leiden tot het bestendigen van een sector met toekomstperspectief. Er wordt gewerkt en gestuurd op basis van een concurrerend verdienmodel.

Ieder bedrijf heeft zijn uniciteit en samen leveren de bedrijven een scala aan producten en diensten. Ontwikkelingsmogelijkheden en maatwerk in ontwikkelingsruimte op lokaal niveau gaan hand in hand om ondernemerschap en innovatie optimale kansen te geven.

Ten aanzien van teelten en gewassen zijn veel nieuwe en vernieuwende teelten ontwikkeld. Dit wordt enerzijds mogelijk gemaakt door de beschikbaarheid van zoet water en anderzijds de doorontwikkeling en teeltvernieuwing, waarbij door vormen van veredeling meer gestuurd wordt op inhoudsstoffen. Dit proces wordt ook doorlopen bij zilte teelten op land en in het water. Hoogwaardige teelten en gewassen vereisen optimale groeicondities, waarbij risico's gemeden worden door gebruik

te maken van teeltondersteunende voorzieningen, geconditioneerde ruimtes en "telen uit de grond", gepositioneerd meer bij stedelijk gebied en industrieterreinen.

Aquacultuur ontwikkelt zich in hoofdzaak in hiervoor toegeruste kerngebieden nabij Bruinisse, Colijnsplaat en Yerseke. Dit is een voortzetting van het bestaande beleid.

Ook bij een volhoudbare landbouw, inclusief het sluiten van kringlopen op een zo laag mogelijk niveau, is het beleid gericht op grondgebondenheid. De dierhouderij bedrijven produceren voor specifieke markten met eigen certificeringen en concepten. Bedrijven hebben daarvoor geëigende stalsystemen al dan niet in combinatie met land uitloop mogelijkheden en grondgebondenheid. Nieuwvestiging en omschakeling naar intensieve veehouderijen is uitgesloten. Bestaande intensieve veehouderijbedrijven verduurzamen en krijgen onder voorwaarden daarvoor gelimiteerde ontwikkelingsruimte waarbij aandacht is voor milieu en omgeving.

Er blijft ruimte voor uitbreiding in verband met het toepassen van wettelijke regelgeving voor dierenwelzijn en het Beter Leven Keurmerk (zonder uitbreiding van het aantal dieren). Dit is een voortzetting van het huidige beleid.

De glastuinbouwsector heeft een forse opgave om te voldoen aan het klimaatakkoord. In Zeeland is concentratie en verduurzaming van de sector het uitgangspunt. Voor de bestaande concentratiegebieden voor glastuinbouw (Sirjansland, Oosterland, Sint-Annaland, Rilland, Kapelle en Westdorpe (Kanaalzone) is een beperkte doorontwikkeling van deze locaties voor de zittende ondernemers mogelijk, als de betreffende gemeente dat wenst. Daarbij geldt als voorwaarde dat ontwikkelingen plaats moeten vinden binnen de afspraken die voortvloeien uit het klimaatakkoord en als er stikstofruimte is. Voor de Kanaalzone geldt onder de hiervoor geformuleerde voorwaarden dat daar in verband met de mogelijke koppelingen aan de industrie ook een nieuwe locatie kan worden overwogen.

Het realiseren van klimaatdoelstellingen en de aanwezigheid van stikstofruimte zijn voorwaardelijk voor de ontwikkeling van solitaire glastuinbouwbedrijven. Maatwerk is mogelijk waarbij een koppeling gelegd wordt met sanering van solitair glas elders in de provincie. Uitgangspunt blijft dat de oppervlakte aan solitair glas in Zeeland niet toeneemt.

Waar mogelijk wordt ingezet op verbetering van de agrarische bedrijfsstructuur in het landelijk gebied, met behoud van bestaande landschappelijke elementen. Daarbij wordt gezocht naar koppeling met andere sectoren.

Het ruimtegebruik staat in het teken van zorg voor de bodem, waterhuishouding (droogte en/of overlast) en landschap. Een drie-eenheid die elkaar wisselend versterkt waarbij een gezonde bodem sterke planten voortbrengt en in wisselwerking met de vochthuishouding en landschap en natuur een biodiversiteit realiseert met een onderlinge afhankelijkheid die er toe doet.

Huidige situatie

De agrarische sector bepaalt voor een belangrijk deel het karakter van het Zeeuwse landschap. Van oudsher is de agrarische sector van groot belang voor de economie en het landschap. Er zijn begin 2020 ruim 2800 agrarische bedrijven in Zeeland gevestigd. De bruto toegevoegde waarde van de landbouw (inclusief bosbouw en visserij) schommelt tussen de 400 en 600 miljoen euro en heeft gemiddeld een lichte stijging. Het aantal banen in de landbouw en toeleverende bedrijven bedraagt 9500.

Boerenbedrijven, ver- en bewerking van agrarische producten, opslag en logistiek, toe- en aanleverende bedrijvigheid, dienstverlenende bedrijven en kennisbedrijven, en ook als werkgever maken de sector van economisch belang voor Zeeland. Door meerdere grotere verwerkers van producten zoals frietfabrieken en uien centra wordt binnen Zeeland veel eigen productie verwerkt. Ook de aanwezigheid van agrarische onderzoeksbedrijven en de goede verbindingen per weg, spoor en haven dragen bij aan de economische potentie van de sector. Daarnaast is de bodem in potentie zeer productief en het klimaat geschikt, zodat een scala van teelten en producten wordt geproduceerd.

Klimaatverandering speelt echter steeds meer een factor van betekenis zoals te nat en te droog, hittestress en verzilting, maar ook knellende wet- en regelgeving, kostprijs-, markt- en ketenontwikkeling, bedrijfsvergroting en gebrek aan opvolging vraagt het uiterste van ondernemen in

deze sector. De bodemkwaliteit staat onder druk. Tekorten aan zoet water, dreigende achteruitgang van de bodemvruchtbaarheid, bodemstructuur en bodemweerbaarheid, waterkwaliteit, biodiversiteit (onder- en bovengronds), stikstof, fosfaat, etc.

Ook voor de agrarische sector geldt de ambitie duurzame productie. De vraag naar duurzame en gezonde levensmiddelen, die dichtbij worden geproduceerd, groeit. Bij een duurzame productie hoort een doelmatige agrarische bedrijfsvoering waaronder een optimale verkavelingsstructuur. Efficiëntie in bedrijfsvoering en milieu wordt ook bereikt met vormen van precisie landbouw en alternatieve grondbewerking.

Agrarische bebouwing hoort op een agrarisch bouwvlak. Enkele uitzonderingen van beperkte omvang zijn mogelijk. Over een aantal van deze ruimtelijke ontwikkelingen bij agrarische bedrijven wordt op basis van een door de provincie, Zeeuwse gemeenten en ZLTO ondertekend convenant, advies gevraagd aan de Agrarische Adviescommissie Zeeland (AAZ). De commissie onderzoekt de bedrijfseconomische noodzaak van ontwikkelingen.

Binnendijkse aquacultuur betreft het kweken en telen van watergebonden organismen op het land. De sector bevindt zich voornamelijk nog in een experimentele fase, met op dit moment een beperkt aantal gespecialiseerde bedrijven.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1 - Ondersteunen ondernemers in de transitie naar volhoudbare landbouw: stimuleren en kaderstellen

Actie 1.1 - Stimuleren van de innovatie en doorontwikkeling van de agrarische sector

Zeeland is een van de grootste akkerbouwprovincies van Nederland. Naast de akkerbouw vormen (melk)veehouderij en fruitteelt belangrijke sectoren. Deze bedrijven dragen bij aan de vitaliteit en kwaliteit van het landelijk gebied. Veel inzet vanuit de sector is er geweest en nog om (milieu)problemen op de leefomgeving te verminderen. Er is echter nog een forse opgave die vraagt om een nadere meer integrale inzet gericht op volhoudbare landbouw. Daarbij zijn de thema's bodem, beheer (zoet) water, biodiversiteit en het ondersteunen met kennis en innovatie essentieel. Dit proces zal de nodige tijd vragen maar de ontwikkelingsrichting is helder. De acties beogen een transitie te stimuleren en ondersteunen en zullen bijdragen om de doelen van een volhoudbare landbouw te realiseren. Het gaat dan onder andere om economische uitdagingen, verdienmodellen, innovatie, de aanpak en samenwerking in de keten, het sluiten van kringlopen, grond en financiering, voedselveiligheid, enz. Maar ook de fysieke uitdagingen als bodem, beheer (zoet) water en de (functionele) biodiversiteit. Resultaten van pilots en projecten zullen zoveel mogelijk in de keten worden gedeeld. We ontwikkelen een systeem van Kritieke Prestatie-Indicatoren (KPI-systeem) waarmee we ondernemers belonen die maatschappelijke doelen bereiken, waaronder biodiversiteit, landschap en bodemkwaliteit.

Optimalisering van de bedrijfsstructuur is een continue aandachtspunt waarbij verkaveling, ontsluiting en precisielandbouw belangrijke ingrediënten zijn. Ondersteunen van de verdere groei van de biologische landbouw is hierbij een streven.

Rolverdeling:

- De provincie faciliteert vrijwillige kavelruil
- Agrarisch ondernemers benutten vernieuwende innovatieve technieken waarbij efficiëntie en milieuwinst bereikt kan worden.
- Agrarisch ondernemers passen hun bedrijfsvoering aan in samenwerking met ketenpartners, kennisinstellingen, belangenbehartigers en de overheid teneinde het bedrijf op lange termijn volhoudbaar te maken. Ze experimenteren met innovatie op het gebied van bodem, water, biodiversiteit, etc.
- Ontwikkeling van volhoudbare landbouw wordt door kennisinstellingen en overheden met subsidies en met inhoudelijke bijdragen ondersteund.
- Levering van maatschappelijke diensten als onderdeel van volhoudbare landbouw wordt door EU, Rijk en provincie gefinancierd. Hiervoor ontwikkelen WNF, Rabobank en gezamenlijke provincies met de sector, indicatoren die gebruikt kunnen worden als kader voor een financiële bijdrage

(KPI-systemen) □ Provincie, ketenpartijen, financiers en maatschappelijke organisaties implementeren de KPI's in Zeeland.

Actie 1.2 - Vastleggen ontwikkelingsstrategie grondgebonden, niet-grondgebonden landbouw en aquacultuur

Verschillende vormen van landbouw vragen om bijpassende ontwikkelingsmogelijkheden en hebben uiteenlopende effecten om de omgeving. Dit vraagt om een diversiteit in het beleid op basis van bedrijfstype en omgevingskwaliteit. Dit resulteert er in dat kaders zijn gesteld voor concentratie van agrarische bebouwing op het bouwvlak, de ontwikkelingsmogelijkheden van niet-grondgebonden landbouw (Glastuinbouw, aquacultuur en intensieve veehouderij). Voor intensieve veehouderij betekent dit dat het voorgaande beleid wordt voortgezet. Nieuwvestiging en omschakeling blijft uitgesloten. Bestaande bedrijven kunnen verduurzamen. Voorwaarde bij de verduurzaming is dat een belangrijke kwaliteitsimpuls voor de omgeving wordt geleverd, waarbij maatregelen leiden tot milieuwinst (bijvoorbeeld het beperken van geurhinder en stikstofuitstoot) en een verbeterde landschappelijke inpassing. Ook het beleid voor glastuinbouw gericht op concentratie en verduurzaming wordt voortgezet. Nieuwe ontwikkelingen moeten verder bijdragen aan klimaatdoelstellingen. Ook voor aquacultuur geldt dat het concentratiebeleid wordt voortgezet, wat betekent dat grootschalige ontwikkelingen plaats kunnen vinden in clusteringsgebieden bij de kernen Colijnsplaat, Yerseke en Bruinisse.

Rolverdeling:

- Agrarisch ondernemers benutten ontwikkelingsmogelijkheden en dragen bij aan verbetering van de omgevingskwaliteit.
- Ontwikkelingsmogelijkheden en randvoorwaarden worden door Rijk, provincie, waterschap en gemeenten vastgelegd in wet en regelgeving.
- Vergunningverlening, toezicht, handhaving en advies over naleving van de voorschriften wordt door RUD Zeeland uitgevoerd.

Subdoel 2 - Het bevorderen van bodemkwaliteit

Actie 2.1 - Bevorderen bodemkwaliteit

Agrarische ondernemers en grondeigenaren zetten in op duurzaam bodembeheer: de bodem moet in de toekomst door diverse gebruikers en voor verschillende doeleinden gebruikt kunnen worden, waarbij de bodemkwaliteit gewaarborgd blijft.

Voor teelten en het voortbrengen van producten is een gezonde ondergrond cruciaal voor de agrarische sector. De ondergrond biedt de basis voor leven, productie, gebruik en activiteiten. Het samenspel van een goede bodemstructuur en waterbeheer maken landbouw én andere activiteiten mogelijk. En gezonde bodem staat borg voor sterke en dus meer weerbare planten.

Een goede bodemstructuur is ook van uiterst belang om de weersextremen van het veranderende klimaat op te kunnen vangen. Bij extreme neerslag moet er regenwater kunnen infiltreren in de bodem en moet de bodem dat water ook vast kunnen houden, zodat het in tijden van langdurige droogte vochtig genoeg kan blijven voor de gewassen en het bodemleven. Nu steeds duidelijker wordt dat het klimaat verandert en dat de huidige manier van landbouw bedrijven mogelijk niet meer opgewassen is tegen de veranderende condities, groeit de vraag naar kennis en innovatie. Er wordt momenteel gezocht naar maatregelen om de bodemkwaliteit te verbeteren. Agrariërs experimenteren bijvoorbeeld met het toepassen van verschillende landbewerkingstechnieken (denk aan Niet-Kerende Grondbewerking) en er wordt gekeken in hoeverre het bodemleven een positief effect kan hebben op de bodemstructuur.

Landbouwgronden met een goede bodemkwaliteit bevatten de volgende elementen:

- [Fysisch] Goede bodemstructuur => doorlatendheid, doorworteling
- [Chemisch] Goede bodemvruchtbaarheid => mineralen/organische stof
- [Chemisch] Geen verontreiniging => uitspoeling meststoffen, pesticiden
- [Biologisch] Rijk bodemleven

Om te komen tot een volhoudbaar landbouwsysteem voor agrarische bedrijven, moet er dus aandacht worden besteed aan het optimaliseren van de bovengenoemde elementen, omdat een goede bodemkwaliteit de basis is voor het bedrijven van landbouw.

In lijn met landelijk en Europees beleid zullen we maatschappij-dienende inspanningen van ondernemers meetbaar en beloonbaar gaan maken. Om invulling te geven aan de maatschappelijke transitie kan er samen met de agrarische sector ingezet worden op een aantal bodemindicatoren om zo de algehele bodemkwaliteit te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan het verbeteren van het organische stofgehalte, tegengaan van verdichting, bevorderen van het bodemleven, verhogen van watervasthoudend vermogen en een optimale bemestingstoestand. Binnen het nationaal programma landbouwbodems worden nulmetingen verricht. Deze cijfers dienen vervolgens als referentiepunten om in de toekomst te bepalen of de situatie verbeterd is. Het vinden van geschikte indicatoren zal in samenspraak met de agrarische sector bepaald worden. Ook is er nog veel kennis en innovatie nodig op het gebied van bodembeheersmaatregelen. Hiervoor zal moeten worden samengewerkt met kennisinstituten en zal er meer moeten worden ingezet op kennisdeling.

Rolverdeling:

- Agrarische ondernemers en grondeigenaren verbeteren de bodemkwaliteit door:
 - Inzet op hogere bodemvruchtbaarheid: dit kan door het toedienen van de juiste (hoeveelheid) minerale voedingsstoffen, die opneembaar zijn voor gewassen en planten. Het bodemleven speelt ook een belangrijke rol bij mineralisatie.
 - Beter waterinfiltratiecapaciteit creëren: dit kan door de structuur van de bodem te verbeteren. Hiervoor moet verdichting worden tegen gegaan, en er moeten meer doorworteling en graafgangen van organismen te zien zijn. Er wordt geëxperimenteerd met technieken als Niet-Kerende Grondbewerking en het gebruik van lichtere landbouwmachines om de bodemstructuur niet aan te tasten. Door het zaaien van groenbemesters kan de doorworteling bevorderd worden. Dit is ook gunstig voor de bodembiodiversiteit.
 - Beter watervasthoudend vermogen creëren: ook dit wordt bereikt door de structuur te verbeteren en door het organische stofgehalte in de bodem te verhogen. Het streven is om het organische stofgehalte met 0.5 % te doen stijgen. ○ Minimale chemische verontreiniging: dit wordt bereikt door meer toepassing van groene gewasbeschermingsmiddelen en natuurlijke meststoffen

Subdoel 3 - Het realiseren van de (zoet) wateropgave en klimaatopgave uit het klimaatakkoord voor landbouw en landgebruik

Actie 3.1 - Realiseren opgave energie en CO2

Met de RES (regionale energie strategie) wordt uitwerking gegeven aan de meeste doelen en ambities uit het klimaatakkoord. Voor de onderdelen landbouw en landgebruik (met uitzondering van glastuinbouw, want dit staat in de RES) volgt deze uitwerking via het Uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied en in de Klimaatadaptatiestrategie Zeeland (KASZ). Klimaatverandering raakt de landbouw op vele manieren en is derhalve niet op eenvoudige wijze te benaderen.

Rolverdeling:

- Inzet is het verder bevorderen en realiseren van energie opwekking door zon en wind. Het optimaal benutten van daken voor zonenergie.
- Agrarisch ondernemers leggen CO2 vast door het organische stofgehalte te verhogen en maken keuzes in hun bouwplan.

Actie 3.2 - Aanpakken wateropgave

Ten aanzien van de waterhuishouding kan gesteld worden dat er aandacht is voor waterafvoer en zoet waterbeschikbaarheid cq zoet wateraanvoer. Met name is de aandacht gevestigd op beschikbaarheid van zoetwater en is momenteel het Deltaplan zoet water in voorbereiding en worden activiteiten geformuleerd.

Rolverdeling:

- Individuele agrariërs en collectieven nemen water besparende maatregelen en zorgen voor buffering
- Waterschap, agrariërs en grondeigenaren verbeteren de waterbeschikbaarheid en overheden ondersteunen de maatregelen middels het Deltaprogramma Zoet Water.

Subdoel 4 - Bevorderen biodiversiteit in het landelijk gebied

Actie 4.1 - Aanpak biodiversiteit

De komende jaren vraagt opwaardering van de biodiversiteit in de agrarisch gebied nadrukkelijk aandacht. In aanvulling op de bestaande inzet voor de natuur vormt het bevorderen van de biodiversiteit in agrarische gebieden een nieuwe ambitie waarop wordt ingezet. De ambitie is om natuur en landbouw te versterken door meer verbinding tussen beiden op gebiedsniveau.

Agrarische productiesystemen op rijke en gezonde bodems zijn circulair en maken gebruik van (functionele) biodiversiteit, ondersteund door technologische innovaties. Door het stimuleren van nuttige insecten en een vruchtbare bodem, het creëren van gunstige leefomstandigheden voor wilde dieren en planten op boerenland en het regionaal sluiten van kringlopen heeft biodiversiteit op boerenland de ruimte. Hierdoor is de kwaliteit van water, bodem en lucht goed. Agrarisch ondernemers krijgen een conforme prijs die past bij de natuur-inclusiviteit van hun producten en een aantrekkelijke beloning voor het produceren van biodiversiteit door natuur- en landschapsbeheer en andere agro-milieudiensten door ketenpartijen en overheid.

Tegelijk is het beheer van terreinen van natuurbeschermingsorganisaties optimaal voor het versterken van de ter plekke karakteristieke biodiversiteit. En in de openbare ruimte zijn biodiversiteit en landschappelijke identiteit, naast veiligheid en aantrekkelijkheid, kerndoelen van het beheer door (semi) overheden. Uitbreidingen van bebouwing en infrastructuur worden zo uitgevoerd dat ze natuur bevorderen, samenwerking met andere grondgebruikers stimuleren en een positief effect hebben op natuur in het omliggende landelijk gebied.

Dit alles wordt gerealiseerd via een gebiedsgerichte benadering en regionaal maatwerk die het mogelijk maken om win-win situaties in het beheer van natuur, landbouw en openbare ruimte tegelijk en aanvullend op elkaar te benutten.

We zullen dit meetbaar maken middels het huidige stelsel van agrarisch natuurbeheer maar ook kijken naar de oppervlaktes met nieuwe initiatieven zoals strokenteelt, agroforestry, enz. De situatie in 2020 is hierbij het nulpunt waarbij we streven naar een jaarlijkse groei in aantal hectares. Voor het meten van herstel van de biodiversiteit wordt gekeken naar de monitoring/natuurrapportages van Zeeland, waaronder de LPI boerenlandvogels.

Rolverdeling:

- Agrarisch ondernemers die, hun bedrijfsvoering aanpassen in samenwerking met ketenpartners, kennisinstellingen en terreinbeheerders om natuurinclusief te produceren, bijvoorbeeld middels agroforestry, strokenteelt of agrarisch natuurbeheer
- Levering van maatschappelijke diensten wordt door EU, Rijk en provincie mede gefinancierd. Beloningssystemen opzetten op basis van de KPI's.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Volhoudbare landbouw zal door meer samenwerkingen en verdienmodellen een grotere bijdrage leveren aan andere doelstellingen
- Bedrijfsstructuur verbetering middels kavelruil
- Combinatie van teeltvormen met ook opwekking van duurzame energie met zonnepanelen zal worden onderzocht. We blijven inzetten op zonnepanelen op daken, als voorkeursoptie

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Overstap naar volhoudbare landbouw kan bijdragen aan heel veel andere doelen: recreatie, natuur, landbouw, klimaat, energie, landschap, milieu, gezondheid, leefbaarheid, etc. Een reële beloning voor maatschappelijke diensten zoals CO2 vastlegging, verbetering biodiversiteit en verminderde milieubelasting is een essentiële voorwaarde voor een volhoudbare landbouw.
 - Volhoudbare landbouw draagt ook bij aan verbetering van de kwaliteit van oppervlaktewater.
3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
- ☐ Volhoudbare landbouw kan goed worden gecombineerd met landschaps- en natuurversterking.
4. Denk aan de toekomst en bedrijfsopvolging.
- Het sluiten van kringlopen in de landbouw op zo laag mogelijk niveau geeft op veel fronten winst.
 - Volhoudbare landbouw is gericht op een stabiel landbouwsysteem dat tot in de verre toekomst voldoet.

13. Landschap

Doelstelling 2030

Behoud en versterking van een aantrekkelijk en gewaardeerd Zeeuws landschap dat optimaal veerkracht en ruimte biedt voor natuurlijke processen ten gunste van economie (wonen, werken en recreëren), natuur, bodem en water.

Subdoel 1: Behoud, borging en beleefbaarheid van bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten

Subdoel 2: Sturing geven aan gewenste ontwikkelingen van het Zeeuwse landschap in de toekomst.

Optimale veerkracht van het landschap waarbinnen ruimte ontstaat voor natuurlijke processen ten gunste van economie (wonen, werken en recreëren), natuur, bodem en water

Subdoel 3: Herstel van het natuurlijk water- en bodemsysteem vanuit een klimaatadaptieve benadering

Subdoel 4: Sturing op een natuurinclusieve benadering waarbij de harde scheiding tussen donkergroene functies en rode functies vervagen en waarbij biodiversiteit een vaste opgave wordt binnen ontwikkelingen en behoud van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Indicator:

Mate van bescherming van waardevol landschap binnen en buiten het Natuurnetwerk Zeeland
Binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Zeeland via de provinciale omgevingsverordening
Buiten de begrenzing van het Natuurnetwerk Zeeland vindt bescherming van aangewezen waardevolle landschapselementen plaats via de verschillende ruimtelijke plannen van de Zeeuwse gemeenten. In grote mate gebeurt dit zorgvuldig (evaluatie 2018).

Huidige situatie

De kernkwaliteiten van Zeeland bestaan uit tal van gebieden met bijzondere natuur- en landschapswaarden. Ook de karakteristieke openheid en doorgaans duisternis van het agrarische landschap draagt bij aan het ervaren van een gevoel van rust, stilte en ruimte. De vele verschillende landschappen en de natuurlijke en cultuurhistorische landschapselementen vertellen het verhaal van het ontstaan van Zeeland oftewel de geschiedenis van Zeeland en haar inwoners. Daarnaast herbergen deze landschappen verschillende natuurwaarden (planten- en diersoorten).

Toekomstperspectief

Om natuurwaarden te behouden en versterken, moeten landschap en natuur als het ware verweven te worden binnen bestaande functies. Deze natuurinclusiviteit draagt bij aan de benodigde veerkracht van het landschap om bijvoorbeeld achteruitgang van biodiversiteit en afname van zoet water te kunnen opvangen.

We willen het landschap waar mogelijk versterken. Om die reden wordt ingezet op het ontwikkelen en het beleven van het Zeeuwse landschap. Daarbij beogen we de identiteit, diversiteit en belevingswaarde van landschap, natuur- en cultuurhistorische waarden te behouden en te versterken. Herkenbaarheid, identiteit en regionale diversiteit zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Om die reden wordt ingezet op behoud, versterken en benutten van de meest kenmerkende kwaliteiten en waarden in Zeeland. Het gaat bijvoorbeeld over duinen, monumentale bebouwing, kreekruigen, bijzondere polders, het Landfront Vlissingen (Rijksmonument) en de Staats-Spaanse Linies.

Het beschermen en versterken van de kenmerkende landschapsstructuren die bijdragen aan de identiteit van en variëteit in onze provincie is een gezamenlijke opgave. De overheid stelt kaders voor de bescherming, het beheer en de ontwikkeling van de samenhangende landschapsstructuur. Daar binnen is er ruimte is voor gebiedsinitiatieven en maatwerk.

Het Zeeuwse landschap wordt met veel transities en opgaven geconfronteerd. Transitie die zeker ook hun impact hebben op de manier waarop wij het landschap ervaren. Hoe zorgen we ervoor dat er voor het Zeeuwse landschap van de toekomst ook sprake is van evenwicht tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde? Het landschapsbeleid zet in op het behoud van bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten in combinatie met huidige en

nieuwe functies waarbinnen biodiversiteit als onderdeel van natuurexclusiviteit een vaste plaats in moet krijgen. Ons Zeeuwse Landschap moet voldoende veerkrachtig zijn om onder andere de gevolgen van de klimaatverandering te kunnen opvangen.

In de Handreiking landschap zijn alle kernkwaliteiten van het Zeeuwse landschap beschreven. Hierbij is aangegeven of deze van provinciaal, regionaal of gemeentelijk belang zijn. Deze handreiking biedt een basis voor het bepalen van strategieën over hoe om te gaan met ontwikkelingen in relatie tot onze Zeeuwse landschappelijke waarden.

Vrijkomend Agrarisch vastgoed

In juni 2016 heeft de Rekenkamer Zeeland het onderzoeksrapport Vrijkomende agrarische bebouwing (VAB) uitgebracht. Belangrijkste uitkomst uit dit onderzoek is dat de problematiek in kwantitatieve zin enorm is (van alle vanaf 2000 aanwezige agrarische bebouwing heeft in 2030 ongeveer de helft géén agrarische functie meer).

Waar in de periode 2000-2012 nog 95% van de vrijkomende bedrijven een bebouwingsoppervlak kleiner dan 2000 m² had, zien we in de periode 2012-2030 een toename in het aantal agrarische bedrijven met meer dan 2000 m² dat een andere functie zal krijgen. Vrijkomend agrarisch vastgoed biedt naast kansen voor nieuwe economische dragers ook kansen voor versterking van landschap als onderdeel van kwaliteitsverbetering van stikstofgevoelige Natuur en volhoudbare landbouw waar agroforestry een voorbeeld van is.

Nieuwe economische dragers (NED)

Het is mogelijk om een nevenactiviteit bij een bestaand agrarisch bedrijf te beginnen of een vervolgactiviteit op een vrijkomend agrarisch bedrijf. In de loop der jaren is het beleid een aantal keer aangepast en versoepeld. Dit betekent dat er meer afwegingsruimte bij gemeenten is komen te liggen.

In het rapport Vrijkomende agrarische bebouwing wordt vooruit geblikt naar 2030. Tussen 2012 en 2030 beëindigen volgens dit rapport ongeveer 1000 agrarische ondernemers hun activiteiten. Tussen 2000 en 2016 waren 217 NED's gerealiseerd. In die zelfde periode zijn er 1117 bedrijven vrijgekomen, daarvan is ongeveer 36% herbestemd als woning of NED. De meeste NED's zijn in de kustgemeenten te vinden en dan voornamelijk in de recreatieve sector. De meest gerealiseerde functies zijn ook verblijfs- en dagrecreatie. Ook is er naar de omvang en bouwjaar van de NED's gekeken. Uit de analyse van de Rekenkamer blijkt dat 67% van de NED's qua omvang onder de 500 m² zit. Veel van die NED's zijn in een cultuurhistorische boerderij gevestigd. Vrijwel alle gerealiseerde NED's zijn kleiner dan 2000 m². De bebouwing die sinds enkele jaren vrijkomt, stamt voornamelijk uit de tijd van de schaalvergroting, zoals die ongeveer rond 1965 begon. Tot 1993 was het zeer gebruikelijk om met asbest te bouwen. Het probleem bij het vinden van een herbestemming is niet zozeer het aantal agrarische bedrijfsgebouwen dat de komende jaren vrijkomt, want dat blijft vrij gelijk aan de huidige hoeveelheid, maar het soort en de grootte van die bebouwing.

Bij het ontwikkelen van een NED dient rekening te worden gehouden met de aanwezige of te ontwikkelen faciliteiten zodat voorkomen wordt dat de NED de waterkwaliteit verslechtert of de veilige doorstroming van verkeer belemmert.

Wonen in cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

Met het maken van een selectie van cultuurhistorisch waardevolle boerderijen heeft de provincie de focus gelegd op een beperkt aantal boerderijen. Voor het behoud van deze boerderijen wil de provincie extra inspanningen hiervoor leveren, onder andere door de bouw toe te staan van een of meerdere wooneenheden in de agrarische opstallen bij het bestaande woonhuis. Dit in overleg ook met gemeenten.

Ruimte voor Ruimte regeling

De Ruimte voor Ruimte regeling kan in een aantal gevallen een oplossing bieden voor vrijkomende agrarische bebouwing binnen het landelijk gebied. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 6 Woningvoorraad.

Stimuleringsgebieden voor landschapsontwikkeling

Versterking van de agrarische structuur vormt een belangrijke provinciale doelstelling. Dit wordt onder meer gerealiseerd door de integrale werkwijze van het Kavelruilbureau Zeeland en de aanleg van

landbouwroutes. Als gevolg van (verschillende) "rood-voor-groen"-regelingen (waaronder de regeling voor nieuwe landgoederen), bos- en natuurcompensatie, (toekomstige) vergroeningsmaatregelen vanuit GLB, etc. Los hiervan en ook van het realiseren van het Natuurnetwerk Zeeland wordt verspreid door Zeeland regelmatig bos en natuur aangelegd. Bijvoorbeeld nieuwe landgoederen, of als compensatie van bos dat ergens anders is gekapt. Dat gebeurt lang niet altijd op een plek waar dat iets bijdraagt aan natuur of landschap. De Provincie heeft in samenwerking met partners een Zeeuwse Bosvisie opgesteld als vertaling van de landelijke bosstrategie. Hierin zijn binnen Zeeland zoekgebieden en uitsluitingsgebieden gedefinieerd die vanuit huidige beleidskaders (gemeentelijk-, provinciaal-, rijks- en waterschap beleid zijn afgeleid. Deze zoekgebieden zijn ruim gedefinieerd en hebben als doel om richting te geven aan ontwikkelingen in relatie tot versterking van landschappelijke huidige elementen die daarbij het best bijdragen aan cultuurhistorische-, natuur- en landschapswaarden. Deze zoekgebieden dienen verder nog uitgebreid te worden gericht op specifieke natuurwaarden of behoud van specifieke planten- en diersoorten, ook in relatie tot meekoppelkansen met andere opgaven.



Kansenkaart (concept Zeeuwse Bosvisie, Bosch en Slabbers 07-10-2020)

Het aanvullend integraal aanwijzen van gebieden waarbinnen voornoemde "groene" ontwikkelingen juist wel tot de gewenste meerwaarde leiden kan een oplossing bieden, dit ook in combinatie met de Zeeuwse Bosvisie. Het gaat dan om gebieden die agrarisch minder intensief worden benut, waar

ruimte is voor andere functies zoals natuur, landschap, water, recreatie, etc. en waar de "groene" ontwikkelingen een bijdrage kunnen leveren aan versterking van het Natuurnetwerk Zeeland, het landschap en de recreatieve structuur.

Dit soort stimuleringsgebieden voor landschapsontwikkeling biedt naast mogelijkheden tot versterking van het Natuurnetwerk Zeeland en landschap ook kansen voor:

- de verbreding van de agrarische bedrijfsvoering (combinaties met andere functies)
- "natuur-inclusieve" of ecologisch duurzame landbouw (agrarische biodiversiteit)
- bufferzones tussen natuurgebieden en landbouwgebieden, bedoeld om een zachte overgang te creëren
- zonering van het recreatief gebruik van natuurgebieden (afleiden van recreatiedruk) □ natuurrecreatie
- combinaties met andere functies zoals (verblijfs)recreatie, wateropgaven, ruimtelijke adaptatie etc.
- het realiseren van groene uitlooptgebieden rond steden en dorpen. Eventueel in combinatie met het benutten van (gemeentelijke) gronden in het buitengebied die (voorlopig) niet meer ontwikkeld worden tot reguliere woonwijken of bedrijventerreinen (tijdelijke natuur / "pauzelanden"). Ook hier zijn weer combinaties van diverse functies mogelijk: (stads)landbouw, recreatie, natuur, water, ruimtelijke adaptatie, educatie, voedselbossen etc.. Dit soort groene zones rond steden en dorpen kunnen bijdragen aan de versterking van de biodiversiteit van steden en dorpen.
- het maken van verbindingen tussen zorg(instellingen) en nabijgelegen natuurgebieden en/of het aangrenzende platteland. De hier aanwezige (en/of te ontwikkelen) natuur- en landschapswaarden kunnen bijdragen aan de gezondheid van zowel zorgbehoevende als de overige inwoners van Zeeland.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: Behoud, borging en beleefbaarheid van bestaande landschappelijk, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten

Actie 1.1: Bescherming landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten Wij zetten in op behoud van de kwaliteiten als rust, stilte, weidsheid, open horizon en duisternis. Dit vertaalt zich naar heldere kaders. Daarnaast worden de kernkwaliteiten uit de handreiking landschap verder uitgewerkt.

Rolverdeling:

- De provincie beschermt de kernkwaliteiten van provinciaal belang via de omgevingsverordening.
- De gemeenten beschermen de kernkwaliteiten van regionaal en gemeentelijk belang via hun omgevingsplan.

Actie 1.2: Aanpak maatwerk voor vrijkomend agrarisch vastgoed

Voor vitaliteit van het platteland en het behoud van het agrarisch erfgoed is het belangrijk dat er zoveel mogelijk passende nieuwe functies voor de leegstaande opstallen worden gevonden dan wel op andere wijze een oplossing wordt gevonden voor vrijgekomen agrarische gebouwen. Gezien het feit dat de problematiek van vrijkomende agrarische bebouwing niet valt op te lossen met algemeen geldende normen en kaders, wordt een maatwerkbenadering ontwikkeld. Zo is speciale aandacht noodzakelijk in relatie tot herbestemming van vrijkomende cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Rolverdeling:

- De provincie stelt gezamenlijk met de belanghebbenden een maatwerkaanpak op.
- Gemeenten passen de maatwerkaanpak toe bij vrijkomende agrarische bebouwing.

Actie 1.3: Opzetten van een monitoringssysteem

Met de handreiking landschap zijn de kernkwaliteiten van het Zeeuwse landschap benoemd. Er is géén monitoring gekoppeld aan de staat van deze kernkwaliteiten, waardoor geen data beschikbaar is in hoeverre het bestaande beleid ten aanzien van behoud en bescherming van de Zeeuwse kernkwaliteiten effectief is.

Rolverdeling:

- De provincie neemt het initiatief voor het opzetten van een monitoringssysteem.

Actie 1.4: Communiceren en informeren over het landschap en het uitvoeren van onderhoud aan het landschap Rolverdeling:

- Heemkundige kringen, Archeologische Werkgemeenschap Nederland, Stichting Landschapsbeheer Zeeland en andere experts adviseren over landschapsaspecten.

Actie 1.5: Behoud van cultuurhistorisch waardevolle boerderijen Rolverdeling:

- De provincie stelt financiële middelen beschikbaar voor het behoud van deze boerderijen. De Boerderijentichting Zeeland informeert en adviseert eigenaren over cultuurhistorie en subsidiemogelijkheden.
- De gemeenten zijn het eerste loket voor eigenaren en adviseren over mogelijkheden voor herbestemming.

Actie 1.6: Borging landschappelijke inpassing

Voor nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied geldt dat zij aansluiten bij het bestaande karakter van het landschap. Als algemeen uitgangspunt geldt daarom dat een nieuwe ontwikkeling zodanig in het landschap moet worden ingebed dat het een logisch onderdeel is van het landschap. De handreiking landschap uit 2012 biedt hier aanknopingspunten voor. Voor een goede inpassing wordt uitgegaan van een 10 meter brede afschermdende groengordel. Wanneer alternatieve maatregelen worden getroffen dient uit de ruimtelijke onderbouwing te blijken dat de maatregelen die worden getroffen qua investering gelijkwaardig zijn aan het realiseren van een 10 meter brede afschermdende groengordel. Maatwerk behoort hierdoor tot de mogelijkheden.

Rolverdeling:

- Gemeenten leggen middels publiekrechtelijke borging vast hoe de landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd. Daarbij wordt aangesloten bij het landschap ecologische en cultuurhistorische karakter van het landschap.

Subdoel 2: Sturing geven aan gewenste ontwikkelingen van het Zeeuwse landschap in de toekomst**Actie 2.1: Opstellen actuele landschapsvisie met ontwikkelingskader**

Los van de Zeeuwse Bosvisie is er nog geen eenduidig (provinciaal) integraal kader voor landschapecologische ontwikkeling en de genoemde transitie naar een meer natuurinclusieve samenleving waar Zeeland de komende 10 jaar mee te maken krijgt. Bovendien is dit vertaald als een landelijke opgave in de Nationale omgevingsvisie.

Rolverdeling:

- De provincie neemt het initiatief tot het samen met gemeenten en andere betrokken partijen opstellen van het kader voor landschapsontwikkeling binnen de herijking van de Natuurvisie 2017-2022.

Actie 2.2: Aanwijzen stimuleringsgebieden voor landschapsontwikkeling

Voor meer samenhang in de manier waarop we met de diverse trends en ontwikkelingen in het landelijk gebied omgaan. Dit sluit aan bij de opgave die het Rijk in haar advies Som der Delen voorstelt om de verduurzamingsopgaven in de regio gebiedsgericht en met ontwerpkracht op te pakken. De verdere invulling en uitwerking van stimuleringsgebieden voor landschapsontwikkeling biedt hier aanknopingspunten voor. De digitale uitvoeringsagenda voor Zeeland zal als uitwisselingsplatform worden gebruikt.

Rolverdeling:

- De provincie neemt initiatief om samen met gemeenten en andere partners, zoals o.a. mede overheden, particuliere grondeigenaren en terreinbeheerders, gebieden te selecteren waar vanuit verschillende urgente opgaven een gebiedsgerichte aanpak nodig is, zoals bijv. de structurele

aanpak van stikstof. Hierin kan landschap worden meegenomen. Optimale veerkracht van het landschap waarbinnen ruimte ontstaat voor natuurlijke processen ten gunste van economie (wonen, werken en recreëren), natuur, bodem en water.

Subdoel 3: Herstel van het natuurlijk water- en bodemsysteem vanuit een klimaatadaptieve benadering

Actie 3.1. Opstellen uitvoeringsstrategie herstel

Samen met medeoverheden en relevante partners wordt gezocht naar een uitvoeringsstrategie voor het realiseren van herstel van natuurlijke condities uit oogpunt van optimaal landbouwkundig gebruik, landschap ecologisch herstel en het vergroten van de kwaliteit van Natuur zoals stikstofgevoelige Natura2000 natuur. Daarbij staat een klimaat adaptieve benadering centraal. Deze uitvoeringsstrategie zal onderdeel uitmaken van een integraal uitvoeringsprogramma 2021-2030.

Rolverdeling:

- De provincie neemt initiatief om dit in samenwerking met partners, o.a. met mede-overheden, landbouw en terreinbeheerders, uit te werken en verder vorm te geven en stelt daarvoor ook financiële middelen en uitvoeringsinstrumenten beschikbaar.

Subdoel 4: Sturing op een natuurinclusieve benadering waarbij de harde scheiding tussen donkergroene functies en rode functies vervagen en waarbij biodiversiteit een vaste opgave wordt binnen ontwikkelingen en behoud van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Actie 4.1. Vormgeven van de landelijke agenda natuurinclusieve samenleving van het Rijk

Rolverdeling:

- De provincie neemt het initiatief.

Actie 4.2. Stimuleren van een volhoudbare landbouw waar landschapsversterking en biodiversiteit onderdeel van uitmaken.

Dit komt tot uiting door uitwerking van een beloningssysteem gekoppeld aan kritische prestatie indicatoren.

Zie acties en rolverdeling bij onderwerp 12 Landbouw.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Het landschap levert tevens een bijdrage aan natuur en biodiversiteitsdoelstellingen. Andersom 'maakt' natuur deels het landschap.
- Energietransitie (opwekking van duurzame energie) kan enerzijds het landschap versterken, anderzijds kan het aantasten en kost het ook ruimte.
- De effecten van klimaatadaptatie zullen zichtbaar worden in het landschap. Er zijn mogelijkheden om zowel het landschap te versterken en ruimte te bieden voor klimaatadaptatie zoals het verhogen van de beschikbaarheid van zoet water en inzet op algeheel systeemherstel.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Bij de aanleg van woningbouw en bedrijventerreinen is er een kans om het landschap te versterken wanneer er een goede inpassing wordt gerealiseerd. De inpassing levert tevens een bijdrage aan de leefbaarheid van deze gebieden door het toevoegen van groen en een uitnodiging voor gezond gedrag.
- De recreatie is een ruimtevrager in het landelijk gebied. Versterking van het landschap kan de toeristische en recreatieve waarde van een gebied vergroten.
- De landbouw is de grootste ruimtevrager in het landelijk gebied. Eisen die de landbouwsector stelt aan het gebied kunnen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het landschap. Tegelijk is de landbouwsector de grootste landschapsbeheerder in de provincie en wordt de komende jaren meer ingezet op het realiseren van een volhoudbare landbouw waarbij de verbinding tussen landbouw en biodiversiteit meer wordt geïntensiveerd.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- ☐ Het landschap huisvest diverse landschappelijke elementen van historische en culturele waarde. Een aantrekkelijk landschap is een sterk punt van Zeeland en is positief voor de promotie van Zeeland

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- ☐ Het landschap is niet statisch en kan in haar dynamiek als Zeeuws herkenbaar blijven en daarmee aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers van Zeeland. Tevens kan het bijdragen aan de grote maatschappelijke uitdagingen.

14. Milieu

Doelstelling 2030

Het Zeeuwse milieubeleid heeft als algemeen doel het beschermen en het versterken van de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving; een schoon en veilig Zeeland.

Bij economische groei wordt er naar gestreefd om ook de milieukwaliteit te versterken. Het milieubeleid kan worden gezien als facetbeleid, het kan van elk thema onderdeel zijn. Voor het formuleren van doelen voor 2030 is onderscheid gemaakt in de belangrijkste aspecten (subdoelen) van het milieubeleid.

Subdoel 1: Verminderen en voorkomen bodemverontreiniging

Subdoel 2: Verbeteren waterkwaliteit door reguleren indirecte lozingen

Subdoel 3: Permanent verbeteren van de luchtkwaliteit door het streven naar de WHO-norm met als uitgangspunt een verwaarloosbaar risico

Subdoel 4: Een aanvaardbaar hinderniveau voor geur vasthouden

Subdoel 5: Beperken van de uitbreiding van geluidsproductie

Subdoel 6: Het zoveel mogelijk beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen

Subdoel 7: Beperken van het ontstaan van afval en van het gebruik van primaire grondstoffen (50% circulair)

Subdoel 8: Reguleren van luchtvaartterreinen Indicatoren:

- In het milieuprogramma worden de subdoelstellingen verder uitgewerkt, met passende indicatoren. De monitoring van milieudoelstellingen wordt in 2021 samen met de omgevingsdiensten verder uitgewerkt en gestroomlijnd met andere monitoringsverplichtingen. Er zal kwalitatief worden gerapporteerd op de hoofddoelstelling.

Huidige situatie

De kwaliteit van de lucht, stilte, water, veiligheid en bodem is in Zeeland redelijk goed, maar voldoet nog niet overal aan de normen en dat wordt ook nog niet overal zo beleefd. Onderstaand wordt op de verschillende aspecten ingegaan.

Bodem

Een nieuwe zorg is de diffuse verspreiding van o.a. zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) in de bodem (maar ook in de lucht, het water en in afval) zoals PFAS, PFOS en GenX die inmiddels ook in de voedselketen terecht zijn gekomen. Middels het ZZS programma wordt geïnventariseerd welke stoffen worden toegepast en wordt bezien hoe emissie kan worden beperkt via de vergunningverlening. Met inwerkingtreding van de Omgevingswet worden de gemeenten het bevoegd gezag in het kader van bodemverontreiniging en -sanering. De voorbereidingen voor de overdracht zijn gestart. Op basis van een overgangsregeling zal de provincie voor bepaalde lopende saneringszaken verantwoordelijk blijven.

Water

In geen van de wateren in Zeeland waarvoor doelen zijn vastgesteld in het kader van de Kaderrichtlijn water (KRW) wordt volledig voldaan aan de doelen voor de chemische en ecologische kwaliteit.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen decennia sterk verbeterd. Sinds de jaren zeventig wordt in Nederland gemeten hoeveel schadelijke stoffen er in de lucht aanwezig zijn. Onder andere door het treffen van maatregelen zijn gemiddelde concentraties de laatste jaren gedaald. De luchtkwaliteit in de provincie Zeeland laat zich typeren als relatief schoon: er is geen sprake van overschrijding van milieukwaliteitseisen met uitzondering van depositie van stikstof in kwetsbare natuurgebieden. Ruimtelijke verschillen zijn uiteraard wel aanwezig.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en de jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM10) bedragen voor beide 40 µg/m³. Deze grenswaarden komen voort uit de Europese richtlijn 2008/50/EG. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseert voor fijnstof een

Met opmerkingen [AB2]: Behalve in de gebieden met veel industrie. Er wordt veel hinder (stof, geluid en geur) ervaren in de Kanaalzone (volwassenenmonitor 2012 en 2016) en (momenteel) in een mindere mate in het Sloebied.

Met opmerkingen [AB3]: Ook onder de normen kunnen gezondheidseffecten voorkomen. Verder heb je te maken met mengsel van verschillende toxische stoffen terwijl de normen betrekking hebben op één stof.

stringentere richtwaarde van 20 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie. Voor fijnstof en stikstofdioxide wordt in Zeeland aan zowel de EU regelgeving als de WHO advieswaarden voldaan. De WHO geeft echter aan dat er geen veilige niveaus bestaan voor de blootstelling aan fijnstof.

Luchtverontreiniging behoort tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid. Deelnemers aan het Schone Lucht Akkoord (SLA) streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland om gezondheidswinst voor iedereen te realiseren. De gezondheidsschade van luchtverontreiniging is groot. Ongeveer 3,5% van de totale ziektelast in Nederland is te wijten aan slechte lucht. Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging 8-14 maanden korter en jaarlijks overlijden 11.000 mensen (vroegtijdig) als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging (Bron: RIVM en IBO Luchtkwaliteit).

In Zeeland zijn er verschillende typen emissiebronnen aanwezig. Het gaat daarbij met name om verkeer, industrie, landbouw en consumenten. Er is een grote diversiteit aan luchtverontreinigende stoffen, die door deze emissiebronnen wordt geëmitteerd. Emissiebronnen in Zeeland stoten met name de volgende componenten uit:

- Fijn stof
- NO_x (stikstofoxiden)
- NH₃ (ammoniak)
- SO₂ (zwaveldioxide)
- VOS (Vluchtige organische stoffen)

Vastgesteld kan worden dat verhoogde concentraties van deze stoffen in de buitenlucht optreden bij (drukke) wegen en vaarwegen, industriële regio's en in stedelijke gebieden. Door klimaatverandering en de toename van het aantal tropische dagen met veel zon, neemt het risico op ozon en smogvorming toe.

Geur

In de Kanaalzone en het Sloegebied bevinden zich bedrijven met een geurcontour.

Geluid

Zeeland kenmerkt zich over het algemeen als een rustige, landelijke provincie. Grote industrie is geconcentreerd in de havens in de Kanaalzone en het Sloegebied. Dit zijn gezoneerde industrieterreinen. Uit de rapportage van het actieplan EU Richtlijn omgevingslawaaier 2018- 2023 blijkt dat er ruim 1000 inwoners geluidshinder ondervinden van provinciale wegen, waarvan 400 inwoners ernstige geluidshinder ervaren. Het totaal aantal inwoners dat door geluid afkomstig van provinciale wegen in hun slaap gestoord wordt (gebaseerd op L_{night} > 50 dB) is berekend op ongeveer 150. Om geluidsoverlast door lawaaisporten en gemotoriseerde luchtsporten te beperken, is structureel gebruik uitsluitend toegestaan op bestaande locaties. Nieuwe locaties of uitbreiding van bestaande locaties is alleen mogelijk als door verplaatsing van een bestaande locatie de overlast voor de omgeving vermindert en/of lawaaisporten dan wel gemotoriseerde luchtsporten beter worden geconcentreerd.

Stof

Externe veiligheid

Het beleid richt zich op het voorkomen van ongevallen door het zoveel mogelijk beperken van risico's waaraan burgers worden blootgesteld die verbonden zijn aan de opslag, productie, bewerking van gevaarlijke stoffen en transport van gevaarlijke stoffen per spoor en over de weg (zie ook paragraaf 21 Transport en infra). Rond twee bedrijfsterreinen, waarop BRZO bedrijven zijn gevestigd, is een veiligheidscontour vastgesteld. Voor het Sloegebied in 2012 en voor het industriegebied DOW, Mosselbanken en Logistiek Park in 2016. Binnen deze veiligheidscontouren kunnen zich bedrijven vestigen met risico's op brand- en explosiegevaar. Vestiging van deze bedrijven binnen de veiligheidscontour mag niet leiden tot nieuwe saneringssituaties voor externe veiligheid buiten deze veiligheidscontour.

Afval en grondstoffen

Met opmerkingen [AB4]: Behalve in de Kanaalzone (zie atlasleefomgeving). Sinds 1 januari 2021 is er een meetpaal in Sluiskil. Dit kan een ander beeld geven.

Met opmerkingen [AB5]: Wat is de bijdrage van de scheepvaart? Bijvoorbeeld in havens.

Met opmerkingen [AB6]: Denk hierbij ook aan houtrook. De fijnstofemissie uit houtstook is ongeveer 23 procent van de landelijke emissie PM_{2.5}. Daarnaast wordt in de volwassenmonitor (2016) houtrook als een van de belangrijkste bronnen voor geurhinder genoemd.

Met opmerkingen [AB7]: Stofoverlast kan plaatsvinden bij overslag van bulkgoederen in de Kanaalzone en Sloegebied. Het is gewenst om hiervoor emissie/immissie rich lijnen te ontwikkelen.

Het huidige lineaire economische systeem put uit eindige (fossiele) grondstoffen en creëert afval. De circulaire economie behelst een economisch systeem waarin zoveel mogelijk kringlopen worden gesloten en zo min mogelijk afval wordt geproduceerd en producten gebaseerd op fossiele olie vervangen worden door producten die gemaakt zijn uit hernieuwbare grondstoffen.

Een volledig circulair systeem vraagt om een goed functionerende keten van ontwerp, productie, gebruik, inzameling en verwerken van reststromen naar nieuwe inzet van grondstoffen. Deze keten kent vele schakels en is op vele punten nog zwak en niet gesloten. Er zijn nog niet voldoende gesloten kringlopen, er verdwijnen nog veel afvalstoffen/producten al dan niet illegaal naar het buitenland, bijvoorbeeld elektronische apparaten. Ketengericht afvalbeheer en samenwerking tussen marktpartijen in de keten kan leiden tot nieuwe oplossingen en innovaties. Het ultieme doel van recycling is om uit afvalstoffen grondstoffen te maken (grondstoffenrotonde of grondstoffenverbindingen).

Luchtvaart

Vliegveld Midden-Zeeland is als regionaal vliegveld belangrijk voor recreatie, de economie en werkgelegenheid. Hiervoor is een luchthavenbesluit genomen. Dit vliegveld geeft ruimtelijke hoogtebeperkingen als gevolg van aan- en afvliegroutes en beperkingen vanwege geluid en externe veiligheid. Naast dit vliegveld is er nog een aantal helikopterhavens, waarvoor ook een luchthavenbesluit nodig is, en twee zweefvliegvelden (Burgh Haamstede en Axel) die onder een luchthavenregeling vallen.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1 - Verminderen en voorkomen bodemverontreiniging

Actie 1.1: Aanpak van diffuse verspreiding van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) door middel van uitvoering programma ZZS en uitvoering geven aan definitief handelingskader voor PFAS en PFOS (voorzien in 2021) Rolverdeling:

- De Rijksoverheid voert rijksbeleid uit.
- De Provincie voert het beleid uit.
- De Omgevingsdiensten voeren namens het bevoegd gezag het beleid uit.

Actie 1.2: Afronding sanering spoedlocaties en overdracht naar gemeenten

De Provincie is verantwoordelijk voor het afmaken van de laatste saneringen van de spoedlocaties.

Rolverdeling:

- De Provincie voert de sanering van de laatste spoedlocaties uit.
- De Provincie draagt de verantwoordelijkheid voor bodem over aan gemeenten bij inwerkingtreding van de Omgevingswet (warme overdracht).

Subdoel 2 - Verbeteren waterkwaliteit door reguleren indirecte lozingen

Actie 2.1: Reguleren van indirecte lozingen

De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt onder meer bepaald door directe en indirecte lozingen van particulieren en bedrijven, riool overstorten en van de rioolwaterzuiveringen (RWZI). De provincie is bevoegd gezag voor het verlenen van milieu- (of omgevings-)vergunningen voor industriële afvalwaterlozingen en kan daarom alleen indirect invloed uitoefenen op de lozingen van de rioolwaterzuivering. In deze vergunningen worden eisen gesteld aan de samenstelling van het te lozen afvalwater. Namens de Provincie Zeeland zien de omgevingsdiensten toe op naleving van deze eisen, door periodieke controles en analyse van monsters.

Rolverdeling:

- De Omgevingsdiensten voeren namens het bevoegd gezag vergunningverlening, toezicht en handhaving op indirecte lozingen uit.

Subdoel 3 - Permanent verbeteren van de luchtkwaliteit door het streven naar de WHO-norm met als uitgangspunt een verwaarloosbaar risico

Actie 3.1 Reguleren van emissies

Via vergunningverlening, toezicht en handhaving wordt een evenredige bijdrage geleverd aan het halen van de nationale emissiedoelstellingen, de NEC plafonds 2020 en 2030 (met een ijkmoment in 2025). Dit betreft de uitstoot van zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃), vluchtige organische stoffen (VOS) en fijn stof (PM_{2,5}).

Voor bestaande emissies door bedrijven van stoffen die zeer gevaarlijk zijn voor mens, dier en plant (prioritaire stoffen) wordt ingezet op het zo snel mogelijk bereiken van het verwaarloosbaar risiconiveau. De provincie volgt de lijn uit het rijksbeleid voor Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS).

Om de emissie vanuit de sector scheepvaart terug te dringen heeft de Provincie Zeeland, samen met andere provincies, een verbod op varende ontgassen van benzeen en benzeenhoudende stoffen opgenomen in de Omgevingsverordening. Hiermee wordt voorkomen dat het ontgassen naar Zeeland verplaatst. We dringen bij het Rijk aan op een snelle invoering van (inter)nationale regelgeving. Naar verwachting zal dat gebeuren in 2021. De Provincie Zeeland zet samen met Rijkswaterstaat en North Sea Port verder in op het gebruik van walstroom door binnenvaart en zeevaart. Daarnaast wordt ingezet op elektrificatie van binnenvaart.

Door inzet op het Schone Lucht Akkoord (SLA) zal een verbetering van luchtkwaliteit worden gerealiseerd. Het uitgangspunt is een verwaarloosbaar gezondheidsrisico als gevolg van emissies die de luchtkwaliteit beïnvloeden. Daarbij is het streven om de WHO normen (waar veelal aan wordt voldaan) en een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te behalen. Onder het SLA thema 'bewustzijn en betrokkenheid' wordt ingezet om jongeren bekend en bewust te maken van het belang van gezonde lucht, daarvoor worden onderwijsinstellingen en scholieren betrokken bij projecten.

Er kunnen er zich situaties voordoen waar een aanvullende gebieds- en probleemgerichte aanpak van toegevoegde waarde is. De provincie betreft dan de omgeving en partners zoveel mogelijk, om oplossingen te vinden. Een voorbeeld hiervan is het project in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Daar worden, als onderdeel van een breder programma, extra metingen verricht naar de luchtkwaliteit.

Rolverdeling:

- De Omgevingsdiensten voeren namens het bevoegd gezag vergunningverlening, toezicht en handhaving uit.
- De Provincie neemt een regel op in de Omgevingsverordening over het verbod op varende ontgassen van benzeen en benzeenhoudende stoffen.
- De Provincie en stakeholders voeren de plannen en maatregelen in kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA) uit. Gemeenten steunen het SLA op onderdelen.
- De Provincie en Omgevingsdiensten voeren projecten uit, op basis van het SLA, met onderwijsinstellingen en jongeren om hen bekend en bewust te maken van het belang van gezonde lucht.
- De Provincie en partners voeren een gebieds- en probleemgerichte aanpak uit, zoals het project in de Zeeuws Vlaamse Kanaalzone.
- [De GGD monitort milieuhinder \(volwassenenmonitor\) en adviseert wanneer er signalen zijn dat de volksgezondheid in het geding is.](#)

Actie 3.2: Nadere uitwerking aanpak verbeteren luchtkwaliteit in milieuprogramma Rolverdeling:

- De Provincie en partners voeren het milieuprogramma uit. Dit wordt geactualiseerd wanneer nodig.

Subdoel 4 - Een aanvaardbaar hinderniveau voor geur vasthouden

Actie 4.1: Reguleren van geuremissie

Voor bedrijven waarvoor de Provincie Zeeland bevoegd gezag is, blijft sprake van een aanvaardbaar hinderniveau. **Rolverdeling:**

Met opmerkingen [AB8]: Houtstook ontmoedigen en simuleren van houtrook vrije woonwijken.

- De Omgevingsdiensten voeren namens het bevoegd gezag vergunningverlening, toezicht en handhaving uit.

Actie 4.2: Nadere uitwerking aanpak geur in milieuprogramma Rolverdeling:

- De Provincie en partners voeren het milieuprogramma uit. Dit wordt geactualiseerd wanneer nodig.

Subdoel 5 - Beperken van de uitbreiding van geluidsproductie

Actie 5.1: Reguleren van geluidsproductie

Door middel van actief zonebeheer en monitoring wordt zorggedragen dat het geluid niet onbeperkt uit kan breiden. Dit laat onverlet dat er hinder op kan treden van met name kortstondige hoge geluidsniveaus of tonaal en laag frequent geluid. De Omgevingsdiensten registreren geluidsklachten afkomstig van bedrijven en voeren onderzoek uit naar de bron van klachten. De geluidzones rond industrieterreinen worden op grond van de Omgevingswet vervangen door een systeem met vastgestelde Geluidproductieplafonds (GPP) op vaste punten rond de industrieterreinen. De provincie dient in ieder geval voor 1 januari 2029 rond de huidige (op grond van de Wet geluidhinder) aangewezen regionaal gezoneerde industrieterreinen de eerste GPP's vast te stellen. Voorgesteld wordt daarom om voorlopig de huidige regionale aanwijzingen te handhaven. In de periode tot 2029 kan bezien worden of en zo ja welke industrieterreinen overgedragen kunnen worden naar de gemeentes. De provincie moet voor haar provinciale wegen GPP's vaststellen. Deze moet 2 jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn vastgesteld. Het waterschap en gemeentes moeten voor hun respectievelijke wegen basisgeluidemissies vaststellen. Ook moet de provincie in 2023 een nieuwe Geluidbelastingkaart en Actieplan vaststellen op basis van de EU richtlijn Omgevingslawaaai.

Rolverdeling:

- De Omgevingsdiensten voeren namens het bevoegd gezag vergunningverlening, toezicht en handhaving uit.
- Waterschap en gemeenten stellen basisgeluidemissies vast.
- De Provincie stelt geluidproductieplafonds, geluidbelastingkaart en een actieplan vast. □ De Provincie neemt een regeling op in de Omgevingsverordening over stiltegebieden.
- [De GGD monitort milieuhinder \(volwassenenmonitor\) en adviseert wanneer er signalen zijn dat de volksgezondheid in het geding is.](#)

Actie 5.2: Nadere uitwerking aanpak beperking van de uitbreiding van geluidsproductie in milieuprogramma Rolverdeling:

- De Provincie en partners voeren het milieuprogramma uit. Dit wordt geactualiseerd wanneer nodig

Subdoel 6 - Het zoveel mogelijk beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen

Actie 6.1: Beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen

Het Provinciale beleid richt zich op het voorkomen van ongevallen door het zoveel mogelijk beperken van risico's waaraan burgers worden blootgesteld die verbonden zijn aan de opslag, productie, bewerking van gevaarlijke stoffen. In opdracht van de Provincie Zeeland beoordeelt DCMR veiligheidsrapportages, verleent vergunningen en voert inspecties uit bij de BRZO en RIE4 bedrijven. Met inwerkingtreding van de Omgevingswet en de modernisering omgevingsveiligheid zullen rond BRZO- en Bevi bedrijven aandachtsgebieden voor explosie- en brandgevaar en gevaar voor het vrijkomen van gevaarlijke gassen berekend worden. Deze zgn. brand- en explosieaandachtsgebieden moeten in een aantal gevallen door gemeentes als brand- of explosievoorschriftgebied worden opgenomen in hun Omgevingsplan, danwel op een andere wijze kenbaar worden gemaakt. Voor voorschriftgebieden geldt dat bij nieuwbouw brand- en/of explosiewerende maatregelen moeten worden getroffen. De provincies kunnen instructies opnemen in de omgevingsverordening hoe om te gaan met deze aandachtsgebieden. De grote transities waar Nederland voor staat, zoals de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie kunnen ook nieuwe risico's voor externe

veiligheid opleveren. Hierbij kan men denken aan nieuwe energiedragers als waterstof en accu's. Ook kunnen als gevolg van klimaatverandering mogelijk gebieden, waar BRZO-bedrijven liggen overstromingsgevoeliger worden.

Rolverdeling:

- De Omgevingsdiensten voeren namens het bevoegd gezag vergunningverlening, toezicht en handhaving uit.
- De Omgevingsdiensten adviseren over het beleid en voeren het uit.

Actie 6.2: Nadere uitwerking aanpak beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen **Rolverdeling:**

- De Provincie en partners voeren het milieuprogramma uit. Dit wordt geactualiseerd wanneer nodig.

Subdoel 7 - Beperken van het ontstaan van afval en van het gebruik van primaire grondstoffen (50% circulair)

Actie 7.1: Kringlopen worden zoveel mogelijk – regionaal- gesloten waarbij 'afval' omgezet wordt in grondstof. Producten gebaseerd op fossiele olie worden vervangen door producten gemaakt uit hernieuwbare grondstoffen.

Een volledig circulair systeem vraagt om een goed functionerende keten van ontwerp, productie, gebruik, inzameling en verwerken van reststromen naar nieuwe inzet van grondstoffen. Deze keten kent vele schakels en is op vele punten nog zwak en niet gesloten. Er zijn nog niet voldoende gesloten kringlopen, er verdwijnen nog veel afvalstoffen/producten al dan niet illegaal naar het buitenland, bijvoorbeeld elektronische apparaten. Ketengericht afvalbeheer en samenwerking tussen marktpartijen in de keten kan leiden tot nieuwe oplossingen en innovaties. Het ultieme doel van recycling is om uit afvalstoffen grondstoffen te maken (grondstoffenrotonde of grondstoffenverbindingen).

Naast een inzet op de reductie van energie- en grondstoffenverbruik is ook met verbindingen tussen bedrijven, om hergebruik van grondstoffen en energie mogelijk te maken, veel winst te behalen. Grote energie- en grondstof intensieve bedrijven in Zeeland, West-Brabant en Oost-Vlaanderen werken samen in het programma Smart Delta Resources (SDR). Provincie Zeeland, Impuls Zeeland en North Sea Port zijn partner. Door het realiseren van industriële symbiose projecten wordt de concurrentiepositie van de bedrijven versterkt en het energie- en grondstoffenverbruik beperkt. Internationale en landelijke wet- en regelgeving omtrent afval belemmert nu het sluiten van lokale (regionale) ketens. Wijziging in wet- en regelgeving is gewenst om de circulaire economie te bevorderen. Zolang het economisch systeem echter nog niet volledig circulair is, zal er een manier van verwerking van de reststromen moeten plaatsvinden. Voor het toepassen van grondstoffen (afvalstromen) geldt de volgende voorkeursvolgorde: preventie, voorbereiding hergebruik (hernieuwbare grondstoffen), recycling, andere nuttige toepassingen en als laatste veilige verwijdering (verbranden, storten of lozen). Bij vergunningverlening moet de provincie rekening houden met het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP). Het streven is om het afval dat in de provincie ontstaat ook binnen de provincie te verwerken (cq. hergebruiken/recyclen). Zolang er nog afvalstoffen zijn, waarvoor geen nuttige toepassing is in welke vorm dan ook, kan het nodig blijven om in de komende jaren in het uiterste geval zelfs nog de laatste trede van verwerking van afvalstoffen, het storten van afval, toe te staan. De stortplaats Noord en Midden-Zeeland kan hierin een rol vervullen.

Rolverdeling:

- De Omgevingsdiensten voeren namens het bevoegd gezag vergunningverlening, toezicht en handhaving uit.
- De overheid en bedrijven werken samen (ook onderling) in Smart Delta Resources.

Actie 7.2: Nadere uitwerking van beperken van het ontstaan van afval en gebruik van nieuwe grondstoffen (50% circulair) **Rolverdeling:**

- De Provincie en partners voeren het milieuprogramma uit. Dit wordt geactualiseerd wanneer nodig.

Subdoel 8: Reguleren van luchtvaartterreinen

Actie 8.1: Uitvoeren van het beleid en uitoefenen bevoegdheden

De provincie streeft naar het beperken en voorkomen van geluidsoverlast en behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. Er worden geen mogelijkheden geboden voor nieuwvestiging van luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenbesluit moet worden afgegeven.

Nieuwvestiging van luchthaventerreinen waarvoor een luchthavenregeling moet worden afgegeven is alleen mogelijk indien sprake is van niet-gemotoriseerde luchtsporten of luchthaventerreinen ten behoeve van algemeen belang binnen een gebied waar zich een concentratie voordoet van activiteiten die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidzone industrieterrein). Gemotoriseerde luchtsporten zijn in principe alleen toegestaan op bestaande hiervoor bestemde locaties.

Uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in principe alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied tenzij het een concentratiegebied van activiteiten betreft die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld geluidzone industrieterrein). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in geval van raakvlakken met ander beleid hiervan kan worden afgeweken. De draaiing van de baan van het vliegveld MiddenZeeland is hier een concreet voorbeeld van.

In principe is het verboden om buiten een luchthaven op te stijgen of te landen met een luchtvaartuig. Onder voorwaarden kan een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik worden aangevraagd (TUG-ontheffing).

Er dient sprake te zijn van een bepaald soort luchtvaartuig en daarbij dient de aard van de start en landing en de gewenste start- en landingslocatie binnen het hiervoor geldende provinciaal beleid te passen. Verder dient de gewenste start- en landingslocatie aan rechtstreeks werkende wet- en regelgeving te voldoen. Luchtvaartuigen zijn bijvoorbeeld helikopters, paragliders en zweefvliegtuigen.

Rolverdeling:

- De provincie neemt luchthavenbesluiten en stelt luchthavenregelingen op.
- RUD Zeeland voert namens de provincie taken uit op gebied van luchtvaart en verleent TUG ontheffingen.

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- Vanuit zuinig ruimtegebruik is functiecombinatie wenselijk, maar vanuit milieuperspectief is het soms wenselijk om functies juist te scheiden om overlast of nadelige effecten van functies te beperken. Daarin moet een balans gevonden worden.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Milieubeleid is facetbeleid en maakt in feite een integraal en vast onderdeel uit van alle andere onderwerpen. De meest sterke relatie is er met bodem en archeologie (Zeer Zorgwekkende stoffen), circulaire economie (grondstoffen/afval), Transport en infrastructuur, (Geluid, lucht, luchtvaart), straling (lucht, geluid), water (ZZS), arbeidsmarkt en economie (bedrijven), natuur en biodiversiteit (stille/licht/stikstof), gezondheid (alle thema's), landbouw (stikstof, geur, bestrijdingsmiddelen) en wonen (lucht, geluid).
- Een dilemma is de relatie tussen economie en milieu, waarbij het van belang is om milieu niet alleen grote aandacht te geven bij economische voorspoed, maar milieu als vanzelfsprekend onderdeel van economie te zien. Vooral niet zichtbare milieuproblemen kunnen op termijn voor problemen zorgen, denk aan de luchtkwaliteit, CO₂-uitstoot en nu de stikstof en PFAS

problematiek. Het is goed om aan de voorkant meer rekening te houden met milieu, te kiezen voor oplossingen die meerdere doelen dienen en koppelkansen te benutten.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

(...)

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- De energietransitie en klimaatverandering kunnen milieueffecten hebben. Er kunnen nieuwe risico's ontstaan bij het gebruik van nieuwe producten zoals bij het opslaan van energie en de productie van waterstof.

15. Natuur

Doelstelling 2030

Behoud en versterking van Zeeuwse biodiversiteit. Specifiek wordt daarbij ingezet op het bereiken van een 70% doelbereik van stikstofgevoelige binnendijkse Natura2000 gebieden.

De onderstaande 3 hoofddoelstellingen zoals deze met het Rijk zijn afgesproken blijven daarbij onverminderd overeind:

1. Het verbeteren van de biodiversiteit,
2. het versterken van de maatschappelijke betrokkenheid bij natuur en
3. het versterken van de verbinding tussen natuur en economie.

De provinciale Natuurvisie 2017-2022 geeft daar onder andere invulling aan.

Subdoel 1 - Herstel Biodiversiteit

Subdoel 2 - Natuurbescherming

Subdoel 3 - Natuurbeheer

Subdoel 4 - Natuurherstel

Subdoel 5 - Natuurontwikkeling

Subdoel 6 - Natuurverbreding

Subdoel 7 - Natuurbeleving

Visie 2030

De Zeeuwse natuur kenmerkt zich door een kwalitatief robuust netwerk van grote en kleine natuurlijke eenheden met verschillende leefgebieden die onderling met elkaar verbonden zijn. Deze Zeeuwse natuur kan tegen een stootje of heeft voldoende veerkracht om bijvoorbeeld klimatologische veranderingen en andere verstoringen op te kunnen vangen. Ruimtelijk is daarbij geen sprake meer van harde zichtbare grenzen tussen de natuur die gerealiseerd is binnen het begrensde Natuurnetwerk Zeeland en de daaromheen liggende functies, maar meer een beeld van geleidelijke overgangen hiertussen. Deze als het ware van donkergroene naar een lichtgroene verbinding tussen natuur en economie wordt gekenmerkt door de natuurlijke aanwezige Zeeuwse natuurwaarden die verweven zijn met andere belangrijke gewenste functies binnen Zeeland. Deze natuurinclusieve benadering is daarbij onlosmakelijk verbonden met behoud en versterking van ons Zeeuwse cultuurlandschap, alsmede de transitie naar een volwaardige volhoudbare landbouw binnen Zeeland en een verbetering van de water- en bodemkwaliteit.

Indicatoren:

- Het Natuur Netwerk Zeeland is in 2027 qua omvang en inrichting voltooid.
- Het bereiken van een 70% doelbereik van stikstofgevoelige Natura2000 doelen eind 2030. Dit in relatie tot de structurele aanpak Stikstof.
- (Gedeeltelijke) herziening of vernieuwing van beheerplannen van alle binnendijkse Natura2000 gebieden.
- Het stimuleren van een volhoudbare landbouw binnen Zeeland als onderdeel van een door het Rijk in samenwerking met de provincies op te stellen natuurinclusieve agenda.
- Het ontstaan van geleidelijke ruimtelijke niet begrensde overgangen tussen het begrensde Natuur Netwerk Zeeland en omringende functies. Dit ook in relatie tot 3 en als gevolg van te realiseren

overige opgaven binnen het landelijke gebied zoals de structurele aanpak Stikstof en het Deltaplan zoet water.

- Een meetbaar herstel van de biodiversiteit binnen en buiten het provinciale Natuurnetwerk.

Huidige situatie Herstel

biodiversiteit

Ondanks een forse inspanning die is gericht op herstel van de natuur is een afname van biodiversiteit geconstateerd in Nederland. Het verlies aan biodiversiteit in Nederland en zo ook de Zeeuwse biodiversiteit, is zelfs aanzienlijk groter dan elders in Europa en de wereld. In Nederland gaat het daarbij vooral om de biodiversiteit van duinen, de zandgebieden, binnen het agrarisch gebied en binnen het stedelijk gebied. Van de overige leefgebieden zijn de trends de afgelopen 10 jaar een verminderde afname of is zelfs sprake van een stabiele situatie. Dit na een decennialange afname.

Voor Zeeland kan worden geconcludeerd dat vooral een aantal algemene(re) soorten van goed onderzochte soortgroepen het goed doen in Zeeland. Bosvogels vertonen o.a. een herstel. Na verder inzoomen blijkt echter dat niet geconcludeerd kan worden dat het goed gaat met de biodiversiteit in Zeeland (Natuurrapportage Zeeland, 2019). Van grootschalig en duurzaam herstel is echter dus nog steeds geen sprake. De voornaamste oorzaak van biodiversiteitsverlies in de duinen is de hoge stikstofdepositie en verder spelen verdroging, verminderde dynamiek en een te klein oppervlak leefgebied een rol (relatie met verstoring door m.n. recreatie).

Natuurbescherming

Natura2000 (N2000)

De doelen voor veel N2000-soorten en -leefgebieden worden nog niet gehaald. Met name de staat van instandhouding van soorten en leefgebieden van buitendijkse gebieden en delen van de duinen zijn matig tot zeer ongunstig. De oorzaken zijn vooral stikstofdepositie, verstoring, tekort aan leefgebied, verdroging, verzuring en versnippering. Daarnaast is sprake van een eerste set aan maatregelen die worden uitgevoerd voor het behalen van doelstellingen zoals deze zijn opgenomen in beheerplannen N2000. De beheerplannen bevatten onder andere de volgende elementen:

- een visie over de wijze waarop de Europese doelen gehaald kunnen worden;
- een inventarisatie van de huidige natuurkwaliteiten van het gebied;
- een omschrijving van de activiteiten die in en rond het gebied mogelijk zijn en of daar al dan niet een vergunning voor nodig is;
- de hoofdlijnen van de handhaving.

Momenteel zijn er voor vijf van de zeven N2000-gebieden op land door de Provincie vastgestelde beheerplannen Natura2000. Voor het opstellen van de overige elf N2000-gebieden (grote wateren) die (deels) in Zeeland liggen is het Rijk het bevoegde gezag. Voor negen van die elf gebieden is er een vastgesteld beheerplan.

Natuurnetwerk Zeeland (NNZ)

Het NNZ wordt beheerd door de terreinbeherende organisaties en beschermd via de provinciale omgevingsverordening en het gemeentelijke beleid. Alle NNZ-gebieden met de status bestaande natuur dienen een passende bestemming in gemeentelijke omgevingsplannen te hebben. Bij een aantal kleine gebieden of delen van natuurgebieden is dit nog niet het geval.

Soorten

Bescherming van soorten loopt via de Wet natuurbescherming (waaronder zorgplicht en met aanvullende regelgeving vanuit de Beleidsnota natuurwetgeving). Daarbij zetten de Provincie actief in op (proactieve) soortenbescherming volgens eerdere besluitvorming.

Handhaving

Handhaving van de natuurbescherming is door de Provincie via een overeenkomst belegd bij RUD Zeeland. De RUD heeft een regisseursrol voor de groene handhaving, waarbij een convenant is gesloten met terreinbeheerders, politie en voedsel- en Warenautoriteit. Ook wordt samengewerkt met de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant.

Natuurbeheer

Beheer van het Natuurnetwerk Zeeland (NNZ)

Gecertificeerde natuurterreinbeheerders ontvangen subsidie voor het beheer van natuurgebieden binnen het NNZ. Bijna 38.000 ha van het NNZ is in beheer. Daarvan wordt 17.636 ha beheerd via het Subsidiestelsel Natuur en Landschap (SNL) en 20.096 ha zonder subsidie. In het laatste geval gaat het om vooral om natuurgebieden in eigendom van overheden. De kwaliteit van het met subsidie beheerde deel van het NNZ is bekend voor de ecosysteemtipes bos, grasland, open duin en moeras. De aantallen kwalificerende soorten voor bos, open duin en moeras zijn in Zeeland laag vergeleken bij het Nederlandse gemiddelde. Zeeuwse graslanden scoren goed. De milieucondities van de vier ecosysteemtipes zijn stabiel, maar van verbetering is nog geen sprake. Alleen is (net als in de rest van Nederland) bij bos verdroging een toenemend probleem en bij open duin zijn dat verzuring en vermessing. Voor de soorten van open duin en grasland zijn veel gebieden groot genoeg en goed verbonden. In Zeeland zijn voor veel soorten de leefgebieden bos en moeras te klein of te versnipperd voor goede ruimtelijke condities. Via de Staat van Zeeland zijn de negatieve ervaringen van Zeeuwen met natuur onderzocht. Er is geen verschil tussen omwonenden en niet-omwonenden van natuurgebieden in het ervaren van disteloverlast. Wel is er een verband aangetoond tussen de aanwezigheid van natuurgebieden en overlast van damherten en teken. Inwoners van gebieden met een sterk agrarisch karakter ervaren gemiddeld genomen meer overlast van Jacobskruiskruid, distels, vossen, ganzen en kraaien of kauwen.

Agrarisch natuurbeheer

Zo'n 350 agrariërs voeren actief agrarisch natuurbeheer uit dat wordt gesubsidieerd via het Agrarisch Natuur en Landschapsbeheer (ANLb). Ze doen dit binnen Poldernatuur Zeeland, waarbij negen Agrarische Natuurverenigingen (ANV's) zijn aangesloten, vlakdekkend over Zeeland. Hierbij wordt op gebiedsniveau gestreefd, binnen beschikbaar budget, naar maximale ecologie en draagvlak onder agrariërs. Het gaat dan om het beheer van in totaal 1.272 ha. Opgesplitst in de vier leefgebieden van het agrarisch natuurbeheer: 55 ha open grasland, 547 ha open akker, 670 ha droge dooradering en geen natte dooradering. De stand van vogels van de leefgebieden open grasland en open akker wordt sinds 2006 gemonitord. Mede dankzij de inspanningen van de agrarische deelnemers binnen het ANLb lijkt voor een aantal akkervogelsoorten als patrijs en graspieper de dalende lijn te stagneren en er zijn tekenen voor een begin van herstel van akkervogelsoorten als de veldleeuwerik en de gele kwikstaart (vanuit de Beleidsmonitoring – SOVON). Het randenbeheer is inmiddels aangepast aan de strikte eisen van patrijs en veldleeuwerik. Het nieuwe beheerstelsel loopt nu een aantal jaren. Het draagvlak onder de agrariërs voor het nieuwe stelsel is de laatste jaren gegroeid en er wordt meer samengewerkt met gebiedspartners als waterschap en terreinbeheerende organisaties, wat de integraliteit van het agrarisch natuurbeheer ten goede komt.

Ecologisch berm- en dijkbeheer

Verspreid door het landelijk gebied ligt een enorm netwerk aan wegen en (binnen)dijken dat in potentie een positieve bijdrage kan leveren aan de biodiversiteit en de verbinding van leefgebieden van soorten. Een klein deel wordt ecologisch beheerd en hierin valt nog een hele slag te maken.

Ontsnippering

Sommige (vaar)wegen kunnen een ecologische barrière vormen in de verbinding van natuurgebieden of in natuurgebieden zelf. Bij alles wat nu nog wordt gepland of aangelegd/gereconstrueerd wordt ontsnippering meegenomen in de ontwerpen.

Faunabeheer

Het aantal ganzen (zowel broedvogels als overwinteraars) is de afgelopen decennia fors toegenomen. Met de toename van het aantal ganzen is ook de schade aan landbouwgewassen en natuur toegenomen. Het Zeeuws ganzenakkoord (2014) heeft als doel ganzenpopulaties in Zeeland duurzaam in stand te houden op een niveau waarbij een goed evenwicht wordt gevonden tussen de omvang van de van nature voorkomende populaties en de risico's die daarmee samenhangen. De aantallen ganzen zijn niet of nauwelijks afgenomen, eerder verder toegenomen. De beheermaatregelen zijn niet toereikend om het gestelde doel te bereiken. Voorts lijkt de animo om te beheren af te nemen.

In de afgelopen decennia is het aantal vossen in Zeeland toegenomen. Alleen op SchouwenDuiveland is de vos afwezig. De komst van de vos heeft een negatieve invloed op de

stand van kustvogels die aan vaste wal broeden. Door afschot is de toename in Zeeuws-Vlaanderen afgezwakt, maar in de rest van Zeeland desondanks niet. Sinds 2018 vindt in Zeeland afschot van reeën plaats.

Er zijn in Zeeland 3 leefgebieden van het damhert vastgesteld. Voor elk leefgebied is vanuit oogpunt van een gezonde populatie een maximum aantal dieren bepaald. De populatiegrootte wordt door afschot gereguleerd. Ondanks dit beheer zijn de populaties in alle drie de leefgebieden nog te groot. Buiten de leefgebieden geldt een nulstand en wordt afschot gepleegd. Bij andere soorten (bv. konijn, haas, smient, spreeuw, mees) dragen eventuele maatregelen in schadebestrijding bij in het bereiken van het gestelde doel: beperken van schade aan landbouwgewassen.

Exotenbeleid

In 2011 werd 22% van de Europese soorten bedreigd door invasieve exoten. Sinds 1 januari 2015 is een EU-Verordening van kracht betreffende de 'preventie en beheersing van de introductie en verspreiding van invasieve uitheemse soorten'. Op basis van deze verordening zijn lidstaten verplicht maatregelen te nemen voor 64 soorten die op de EU-lijst zijn geplaatst. De provincies zijn verantwoordelijk voor de bestrijding van het grootste deel van deze soorten, alleen de krabben, kreeften en ratten niet. Naast een bedreiging voor de inheemse natuur kunnen invasieve exoten ook economische schade en gezondheidsrisico's met zich meebrengen. Er zijn drie soorten bestrijdingsstrategieën. Soorten die zich nog niet gevestigd hebben worden in een vroeg stadium uitgeroeid. Bij beperkt voorkomende soorten wordt eliminatie nagestreefd. Bij wijdverspreide soorten is de aanpak gericht op het inperken en indammen van de populaties.

Natuurherstel

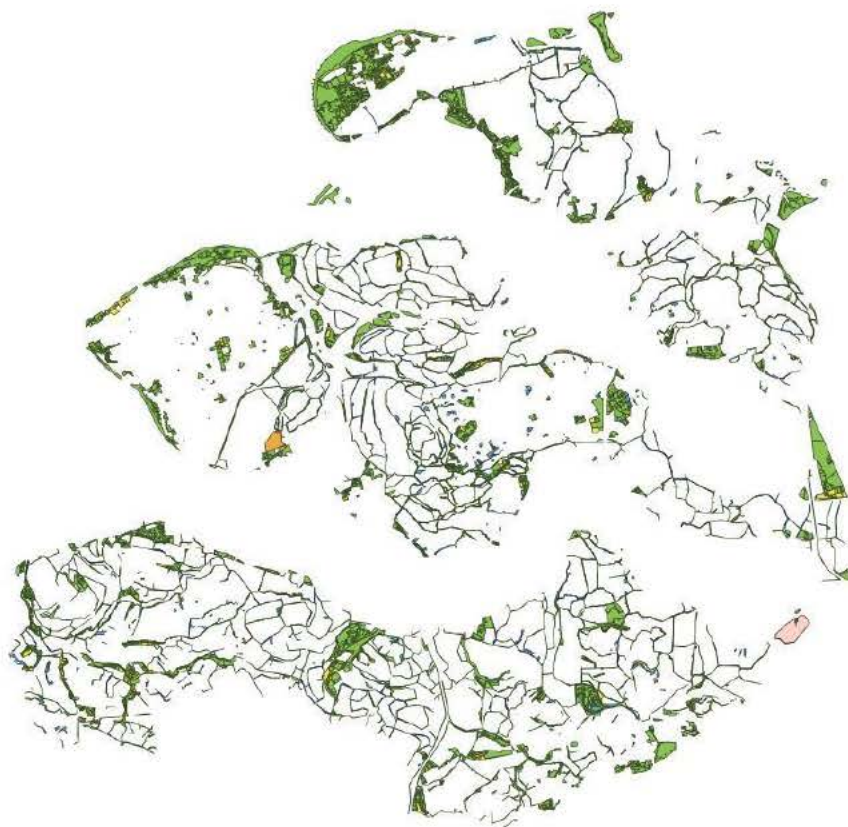
Voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen in verschillende Natura2000-gebieden zijn natuurherstelmaatregelen nodig. Inmiddels zijn de afgesproken 160 maatregelen voor het overgrote deel gerealiseerd. In de stikstofaanpak zal ook de komende jaren natuurherstel stevig worden gecontinueerd met het programma natuur 2021-2030 als extra inzet hiervoor. Dit programma is aanvullend aan bestaande afspraken met het Rijk over natuurherstel en vormt een onderdeel van de landelijke structurele aanpak stikstof. Deze aanpak spoort met de provinciale strategische aanpak stikstof die eveneens is gericht op kwaliteitsverbetering van de met stikstof overbelaste Zeeuwse natuur.

Ook buiten Natura2000-gebieden kan het nodig zijn om de kwaliteit van de natuur in het NNZ een impuls te geven. Bijvoorbeeld wanneer de ontwikkeling van de natuur in een gebied in negatieve zin anders verloopt dan beoogd en dit niet is veroorzaakt door achterstallig onderhoud en ook niet met regulier beheer verholpen kan worden. In de afgelopen drie jaar zijn zo maatregelen getroffen die hebben geleid tot een verbetering van de kwaliteit van 370 ha bestaand natuurgebied.

Natuurontwikkeling

De afgelopen decennia is de natuurontwikkeling in Zeeland voortvarend ter hand genomen en was Zeeland tot voor kort koploper in de opgave. Om in 2027 volgens het Natuurakkoord het Natuurnetwerk Zeeland voltooid te hebben moet vanaf nu per jaar gemiddeld zo'n 100 ha nieuwe natuur worden gerealiseerd. Met het realisatietempo van gemiddeld zo'n 23 ha per jaar in de afgelopen zeven jaar wordt dat doel niet gehaald. De vertraging kent meerdere oorzaken. In de eerste jaren na de herijking van de ecologische hoofdstructuur was het budget niet toereikend (zowel provinciaal als Rijksaandeel). Verder moet nieuwe natuur tegenwoordig door grondeigenaren zelf (op vrijwillige basis) worden gerealiseerd, maar bestaat bij veel grondeigenaren nog onbekendheid over de (subsidie)mogelijkheden. Ook betekent zelfrealisatie vaak een fikse voorinvestering en vraagt het veel kennis en capaciteit. Daarbij komt dat het tegenwoordig in de meeste gevallen nog maar gaat om relatief kleine gebiedjes ter afronding van grotere natuurgebieden. De kosten zijn dan verhoudingsgewijs hoog en vaak hoger dan het subsidieplafondbedrag per hectare. Recent zijn met betrokken partijen strategieën voor versnelling van de opgave verkend en een aantal zijn ook al in gang gezet.

Natuurgebieden in het Natuurbeheerplan Zeeland 2019



Verbinding tussen natuur en economie

Het gaat hier om het vergroten van de autonome vervlechting van natuur en biodiversiteit met andere (te ontwikkelen) functies. Met andere woorden het versterken van de relatie tussen natuur en economie. Twee ambities die door Rijk en provincies (maar ook andere organisaties) breed gedragen worden. Dit is nodig omdat de uitvoering van natuurbeleid en het o.a. het enkel realiseren van natuurwaarden binnen het begrensde Natuurnetwerk alleen niet leidt tot verbetering van de biodiversiteit. De afgelopen jaren gebeurt er in den lande al van alles op het vlak van de verbinding tussen natuur en economie, maar meer is nodig daarvoor. Als provincie zetten we de komende periode ook meer in op vervlechting van Natuur binnen bestaande functies. Daarbij haken we aan bij de natuurinclusieve agenda die de komende periode op Rijksniveau vorm gaat krijgen, via de structurele aanpak Stikstof en ook via de uitvoering van het ambitiedocument "Samenwerken aan het Zeeuwse platteland". In dat kader rust op het Zeeuwse landelijke gebied tal van opgaven die ook nader geconcretiseerd zullen worden. Te denken valt aan de structurele opgave Stikstof, het Deltaplan Zoet water of de transitie naar een volhoudbare landbouw waaraan de natuur- en biodiversiteitopgave kan worden gekoppeld.

Een vorm van versterking van de biodiversiteit die al lang in Zeeland bestaat, is de inrichting en het beheer van natuurwaarden op tal van particuliere terreinen (groot en klein) buiten het natuurnetwerk veelal verspreid door het boerenland. Deze "lichtgroene" natuur ontstaan door inspanningen van al die particulieren dragen positief bij aan de biodiversiteit als buiten het natuurnetwerk en zonder die

inspanningen zou het met die biodiversiteit nog slechter gesteld zijn. Vaak gaat het om (voormalige) boerenerven, maar bv. ook kleine natuurterreintjes, dorpsbosjes en -boomgaarden of tijdelijke natuur op bedrijventerreinen. Veel van deze particuliere initiatieven worden ondersteund door Stichting Landschapsbeheer Zeeland. Daarnaast nemen gemeenten ook al vaak natuurwaarden mee binnen ruimtelijke plannen die eveneens bijdragen aan biodiversiteitsherstel. Ook een initiatief waarbij vergroening van schoolpleinen en zorginstellingen plaatsvindt (IVN) draagt hier aan bij.

Natuurbeleving

Natuurbeleving gaat over het hele pallet van natuureducatie, natuurpromotie en natuuractiviteiten. Onder de noemer Natuurbeleving vinden al diverse ontwikkelingen plaats:

Het samenwerkingsverband De Zeeuwse Natuur (DZN) draagt bij aan een Zeeland waar kinderen in verbinding met natuur opgroeien en inwoners en recreanten toegang hebben tot beleefbare & rijke natuur, heel dichtbij.

Ter ondersteuning van het kerndoel van de Zeeuwse natuurbeleving en –branding, is een traject gestart dat gericht is op (gezamenlijke) natuurbranding en communicatie (identiteit en vindbaarheid) en concrete (inrichtings)maatregelen ter bevordering van beleving, herkenbaarheid en toegankelijkheid.

Het museum voor natuur en landschap, Terra Maris, vervult een prominente rol als podium voor natuurgerelateerde beleving en educatie voor zowel inwoners als gasten.

Verdere uitbreiding en actualisering van voorzieningen rondom de Oosterschelde (ook gericht op de beleving van de biodiversiteit onder water).

Met het UNESCO Geopark wordt provinciegrensoverschrijdend ingezet om, gebruik makend van de natuurlijke, geologische en de cultuurhistorische eigenschappen, het Deltagebied internationaal in de etalage te zetten via een UNESCO keurmerk.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1 - Herstel Biodiversiteit

Actie 1.1: Uitvoering doelstelling Biodiversiteit

De doelstellingen voor biodiversiteit in 2030 komen voort uit de Europese biodiversiteitsstrategie 2021-2030. Dit beleid is de basis voor het Nederlandse en daarmee ook het provinciale natuurbeleid.

Rolverdeling:

- De provincie stelt kaders vast in de omgevingsverordening, verleent vergunningen en financiert uitvoering.
- De EU ondersteunt behoud en versterking van de biodiversiteit met verschillende EUprogramma's.
Gemeenten stimuleren biodiversiteit middels subsidies en aangepaste inrichting en beheer van openbaar groen.
- Natuurorganisaties en terreinbeheerders voeren projecten uit, delen kennis en informeren inwoners, toeristen en ondernemers.

Subdoel 2 - Natuurbescherming

Actie 2.1: Natuurbescherming

Voor de natuurbescherming wordt het beleid met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden, soorten en houtopstanden (bos en bomen) via de bestaande wetgeving voortgezet. Voor alle 16 geheel of gedeeltelijk in Zeeland gelegen Natura 2000-gebieden is er een vastgesteld beheerplan. En alle gebieden van het Natuur Netwerk Zeeland met de status bestaande natuur hebben een passende bestemming in de gemeentelijke omgevingsplannen. Rond voor verzuring gevoelig gebied gelden beperkingen voor uitbreiding of nieuwvestiging van veehouderij. Toezicht en handhaving wordt voortgezet, buitendijks wordt de inzet geïntensiveerd.

Rolverdeling:

- Het Rijk stelt beheerplannen op voor alle rijkswateren.
- De provincie stelt beheerplannen op voor alle provinciale natuurgebieden.
- Rijk, provincie en gemeenten beschermen natuurgebieden in omgevingsvisies, -plannen en –verordeningen.
- De veiligheidsregio adviseert (via het bevoegde gezag) in de mogelijkheden natuurgebieden zo brandveilig en beheersbaar mogelijk aan te leggen.
- Provincie, RUD Zeeland en terreinbeheerders zorgen voor toezicht en handhaving. Overheden, terreinbeheerders, bedrijfsleven, ondernemers en woningbouwcorporaties werken samen bij inrichting, gebruik en bescherming van natuurgebieden.

Subdoel 3 - Natuurbeheer

Actie 3.1: Beheer Natuur Netwerk Zeeland

Het aansturen op en het vergoeden van een effectief en efficiënt natuurbeheer op grond van het subsidiestelsel Natuur en Landschap en de kaders uit het Natuurbeheerplan (SVNL) wordt gecontinueerd. Vanuit het klimaatakkoord wordt bekeken in welke natuurgebieden het beheer kan worden aangepast om meer CO2 vast te leggen, zonder dat dit ten koste gaat van de biodiversiteit en/of bijzondere natuurwaarden. In dat verband wordt ook bezien waar binnen het natuurnetwerk (zowel bestaande als nieuwe natuur) en agrarische gronden nog plaats is voor meer bos. In het beheer verder ook rekening houden met de klimaatbestendigheid van de natuur, om zo de negatieve gevolgen van de klimaatverandering voor natuur (zoals verdroging en natuurbranden) tegen te gaan.

Rolverdeling:

- De provincie verleent subsidie op grond van subsidiestelsel Natuur en Landschap.
- De provincie legt regels voor bestrijding van distels van in de omgevingsverordening en beheerders voeren de regels uit.

Actie 3.2: Agrarisch natuurbeheer

Het integrale karakter van het agrarisch natuurbeheer wordt verder uitgebreid. Het vergoeden van Agrarisch Natuurbeheer via Poldernatuur Zeeland wordt gecontinueerd om bij te dragen aan biodiversiteit en landschap buiten de natuurgebieden.

Rolverdeling:

- De provincie verstrekt vergoedingen aan Poldernatuur Zeeland
- Poldernatuur Zeeland en individuele agrariërs voeren het agrarisch natuurbeheer uit.

Actie 3.3: Ecologisch berm- en dijkbeheer

Er wordt ingezet op een gezamenlijk programma voor ecologisch bermbeheer met de medeoverheden en North Sea Port en uitbreiding van het areaal ecologisch beheerde bermen, dijken, overhoeken, etc. Tevens wordt uitvoering gegeven aan het Dijkenactieplan (herijking van de ecologische functie en het beheer van alle afzonderlijke binnendijken in Zeeland met als doel een efficiënt en effectief ecologisch beheer). Bij de uitwerking van de bossenstrategie worden de kansen onderzocht voor de aanplant van meer weg- en dijkbeplanting.

Rolverdeling:

- Provincie, gemeenten, waterschap en North Sea Port stellen een gezamenlijk programma op.
- De provincie voert het Dijkenactieplan uit.
- De beheerders van dijken en wegen voeren ecologisch berm- en dijkbeheer uit.

Actie 3.4: Faunabeheer en exotenbestrijding

De bestrijding van schade veroorzakende soorten en het uitkeren van schadevergoedingen voor faunabeheer (bijvoorbeeld ganzen in ganzenrustgebieden) wordt volgens de landelijke lijn gecontinueerd. Volgens de beleidsnota Natuurwetgeving wordt actief uitvoering gegeven aan het exotenbeleid.

Rolverdeling:

- De provincie keert schadevergoedingen voor faunabeheer uit. □ De provincie voert het exotenbeleid uit.

Actie 3.5: Monitoring

Het monitoren en beoordelen van de kwaliteit van natuurgebieden wordt voortgezet conform landelijke afspraken en het provinciaal monitoringsplan. Doel is inzicht te krijgen in de kwaliteit van alle ecosysteemttypen in Zeeland (nu alleen nog bos, grasland, moeras en open duin). Ook is het gewenst meer zicht te krijgen in de staat van instandhouding van soorten (ook buiten Natura 2000 gebieden) en leefgebieden in Zeeland.

Rolverdeling:

- De provincie voert de monitoring uit en deelt de uitkomsten met alle betrokken partijen.
- Alle betrokken partijen verbeteren de uitvoering op basis van de uitkomsten van de monitoring.

Subdoel 4 - Natuurherstel

Actie 4.1: Uitwerken uitvoeringsprogramma natuur 2021- 2030

Het streven naar het realiseren van condities voor een gunstige staat van instandhouding van alle soorten en leefgebieden onder de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). Er wordt hiermee gestreefd, in samenhang met de andere maatregelen in de structurele aanpak, aan de eisen te voldoen die de VHR stelt (artikel 6 lid 1 en 2). Voor 2030 wordt verwacht dat met de te nemen maatregelen naar 70% doelrealisatie komen met specifiek aandacht voor stikstofgevoelige natuur.

Rolverdeling:

- Provincie en partners werken het uitvoeringsprogramma natuur 2021-2030 uit. □ Rijk en provincie stellen middelen beschikbaar.

Actie 4.2: Herstel en instandhoudingsmaatregelen

Herstel- en instandhoudingsmaatregelen in Natura 2000-gebieden en voor Europees beschermde soorten worden genomen. Nazorgprojecten in het Natuurnetwerk Zeeland, voor zover deze niet vallen onder regulier beheer, met als doel het verbeteren van de natuurkwaliteit, worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld door het wegnemen van knelpunten in milieucondities en ruimtelijke samenhang van de natuurgebieden zoals het nemen van ontsnipperingsmaatregelen bij infrastructurele werken. Ook wordt onderzocht in welke gebieden klimaatverandering een negatieve impact op de natuurkwaliteit kan hebben en hiertegen maatregelen treffen.

Rolverdeling:

- Uitvoering maatregelen door Provincie en terreinbeheerders.

Subdoel 5 - Natuurontwikkeling

Actie 5.1: Afronding Natuurnetwerk Zeeland

Het Natuurnetwerk Zeeland is in 2027, conform het Natuurakkoord, afgerond en is dan 5.713 hectare groot. Dit betekent dat er vanaf 2020 nog circa 800 ha hectare nieuwe natuur in Zeeland ingericht moet worden. Om het tempo van de natuurontwikkeling te versnellen, is de systematiek van het Natuurbeheerplan iets gewijzigd. Kansrijke percelen buiten de begrenzing kunnen direct worden toegevoegd aan het Natuurnetwerk zonder elders een gelijk aantal hectares te ontgrenzen. De toe te voegen percelen moeten daarbij wel voldoen aan de uitgangspunten van de Natuurvisie. Er is geen sprake van een gewijzigde ambitie qua oppervlakte. Verdere versnelling kan mogelijk behaald worden door zelf percelen aan te kopen plus eventueel in te richten en op de markt te zetten. Een actieve benadering van eigenaren van begrensde percelen of percelen die grenzen aan het huidige natuurnetwerk en een gelijke ecologische potentie hebben kan tevens een versnelling bieden.

Rolverdeling:

- Provincie en terreinbeheerders voeren afronding NNZ uit.

Subdoel 6 - Natuurverbreding

Actie 6.1: Uitvoering acties nota Natuurverbreding

Er is uitvoering gegeven aan de ambities uit de Natuurvisie Zeeland met betrekking tot het vergroten van de maatschappelijke betrokkenheid bij de natuur en het versterken van de relatie tussen natuur en economie.

Rolverdeling:

- Provincie en partners voeren Natuurvisie Zeeland uit.

Actie 6.2: Uitvoering uitwerking natuurprogramma 2021-2030

Uitwerken van de aanpak van overgangszones. Het versterken van natuurgebied door een buffer via integrale gebiedsaanpak, met daarin bijvoorbeeld natuurinclusief boeren, realisatie klimaatbossen, maatregelen ter voorkoming van bodemdaling.

Rolverdeling:

- Provincie en partners werken het natuurprogramma 2021-2030 uit

Subdoel 7 - Natuurbeleving

Actie 7.1: Uitvoering onderdeel natuurbeleving uit nota natuurbeleving

In de Nota Natuurbeleving zijn de doelen en ambities op het vlak van natuureducatie, -promotie en activiteiten in concrete doelen en beleidsstrategieën, in samenspraak met maatschappelijke partners, uitgewerkt en verwoord. De doelen voor 2030 zijn daarmee in beeld gebracht. Er wordt ingezet op het voortzetten van het beheer van de bestaande 2100 kilometer wandelnetwerk en boerenlandpaden en het verkrijgen van het internationale UNESCO-Geopark keurmerk. Het beleid dat 90% van de natuurgebieden toegankelijk en beleefbaar moet zijn, wordt gecontinueerd.

Rolverdeling:

- Uitvoering nota natuurbeleving door Provincie en maatschappelijke partners
- Uitvoering van beheer van wandelnetwerk en boerenlandpaden door terreinbeheerders

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Grond is een belangrijk middel om doelen te realiseren. Gestreefd wordt daarbij om meerdere doelen aan elkaar te koppelen daar waar het gaat om het realiseren van natuur. Daarbij blijft het realiseren van kwalitatieve natuur bovenaan staan.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- ☐ Verstoring door recreatie kan een probleem zijn voor het behalen van natuurdoelen. Afstemming tussen beide vormen van gebruik is nodig.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- ☐ De bestaande Zeeuwse Natuur vormt op zichzelf een van de kernkwaliteiten van Zeeland. Behoudt en versterking hiervan is onlosmakelijk onderdeel van het provinciale natuurbeleid

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- ☐ Ook de natuur is aan verandering onderhevig. Inzet moet zijn een natuur die ook voor de volgende generaties is geborgd. Daarbij dient de absolute kernnatuur beschermd te blijven.

16. Watersysteem

Doelstelling 2030

Gezond water: Grond- en oppervlaktewater zijn van goede kwaliteit en aanvulling en onttrekking zijn blijvend in balans.

Doelmatig beheer en gebruik van water is de basis voor beheer van het watersysteem. Door klimaatverandering wordt het waterbeheer complexer en vraagt het om meer inspanningen. Voor een deel van het watersysteem (de KRW-oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen) zijn in het provinciale waterprogramma de doelen uit de EU Kaderrichtlijn Water (KRW) opgenomen voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater in 2027. In 2027 moeten deze doelen zijn bereikt. Ook in de overige wateren moet de waterkwaliteit dan op orde zijn.

Indicatoren:

- Percentage KRW-oppervlaktewaterlichamen dat voldoet aan het doel voor Macrofauna (kleine, maar met het blote oog zichtbare, ongewervelde dieren (insecten, slakken, etc) die in het oppervlaktewater leven).
- Meetnet voor monitoring zoete grondwatervoorraden is in ontwikkeling (verwacht 2021).

Huidige situatie

Binnen het regionaal waterbeheer stemmen de provincie en het waterschap (de waterbheerder) hun rollen en taken af. Onttrekking van grond- en oppervlaktewater is gereguleerd met als doel om intering op de voorraad te voorkomen. Verwachte toename van de behoefte aan zoet water in droge periodes vraagt om betere afspraken over gebruik en verdeling van water. Voor perioden met droogte moet zoveel mogelijk water gebufferd/gereserveerd worden. Deze aspecten worden verder uitgewerkt in het kader van het Zeeuws Deltaplan Zoet Water.

Waterleidingbedrijf Evides voorziet Zeeland van drink- en industriewater. Dit bedrijf onttrekt grondwater en/of oppervlaktewater en maakt daar drinkwater van. De drinkwaterproductie in Zeeland is afhankelijk van verschillende bronnen:

- Grondwater (na infiltratie van oppervlaktewater uit het Haringvliet) in Haamstede (de kop van Schouwen)
- Grondwater Sint-Jansteen, Clinge en Wilde Landen bij Heikant (calamiteitenwinning) □
Grondwater uit de Brabantse Wal, tegen de oostgrens van onze provincie.
- Oppervlaktewater vanuit de grote rivieren (Maas/Rijn) via de spaarbekkens in de Biesbosch

Verziltting, (diffuse) verontreinigingen, verstedelijking en toename van het aantal systemen en constructies in de ondergrond en het aantal doorboringen van scheidende lagen in de ondergrond vormen risico's voor de kwaliteit van het grondwater.

- PM Kaart grondwaterbeschermingsgebieden en/of KRW-grondwaterlichamen -

Het wettelijk kader voorkomt verontreiniging van bodem en grondwater met regels en vergunningplichten (milieubelastende activiteiten). Bestaande grondwaterverontreinigingen moeten worden gesaneerd en/of beperken de gebruiksmogelijkheden van de bodem. Grondwatersaneringen worden gemeld aan de provincie. Voor de drinkwaterwinning worden in de omgevingsverordening grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen, waar specifieke beschermingsregels gelden.

Het waterschap stemt het waterbeheer af op de gebiedsfuncties door invulling te geven aan het Gewenst Grond- en Oppervlaktewater Regime (GGOR), als bouwsteen voor vast te stellen peilbesluiten. Dit traject is in de periode tot 2021 voor de gehele provincie doorlopen en uitvoering van bijbehorende inrichtingsmaatregelen loopt door tot 2027. Ondertussen neemt, als gevolg van extremere weerspatronen, de behoefte aan bescherming tegen zowel wateroverlast als -tekort toe. Dit kan betekenen dat eerder gemaakte keuzes opnieuw tegen het licht gehouden moeten worden. In hoofdstuk 25. Klimaatadaptatie wordt hier verder op ingegaan.

Het stedelijk waterbeheer wordt in alle gemeenten goed geregeld, met maximale opvang van overtollig regenwater via het watersysteem en in de bodem. Het rioleringsstelsel wordt zoveel mogelijk alleen benut voor afvalwater.

De kwaliteit van zwembadwater is een bijzonder aandachtspunt. Jaarlijks worden de zwembadlocaties aangewezen waarvan de veiligheid en gezondheid gedurende het zwembadseizoen worden onderzocht, zodat bij een onveilige situatie kan worden ingegrepen.

Acties om doelen te realiseren

Actie 1 - Verbeteren kwaliteit oppervlakte- en grondwater om te voldoen aan KRW-normen

De Europese KRW doelen voor Zeeland worden uitgewerkt in het Provinciaal Waterprogramma 2022-2027 en het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van het waterschap. Alle partijen in de waterketen werken samen aan de uitvoering uit oogpunt van het Zeeuwse brede belang. Voor de deltawateren stelt het Rijk kaders vast en zorgt Rijkswaterstaat voor het beheer.

Rolverdeling:

- Rijk, provincie, waterschap en gemeenten voorkomen verontreiniging van oppervlakte- en grondwater met behulp van voorschriften en regels.
- Grondeigenaren en -gebruikers, Rijkswaterstaat, waterschap en gemeenten voeren vanuit hun specifieke verantwoordelijkheid, zorgplicht of taak maatregelen uit voor verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater.
- Terreinbeheerders delen ecologische kennis en voeren werkzaamheden uit ter verbetering van de waterkwaliteit.
- Zwemwaterlocaties worden jaarlijks door de provincie aangewezen en de zwemwaterkwaliteit wordt gemonitord door de waterbeheerders.

Actie 2 - Voorkomen van intering op watervoorraden

Onttrekking van grond- en oppervlaktewater mag niet leiden tot intering op de watervoorraden. De verwachte toename van de behoefte aan zoet water in droge periodes vraagt om betere afspraken over gebruik, opslag en verdeling van water.

Rolverdeling:

- Alle gebruikers van grond- en oppervlaktewater gaan zorgvuldig om met aanwending van water. Onttrekking van oppervlakte- en grondwater wordt gereguleerd door Rijk, provincie, waterschap en gemeente om evenwicht te houden tussen aanvulling en onttrekking.
- Gebruikers en overheden investeren in vergroten van de mogelijkheden voor vasthouden en bergen van hemelwater.
- Evides is verantwoordelijk voor productie en distributie van drinkwater in Zeeland. Provincie wijst grondwaterbeschermingsgebieden aan.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Vergroten van de (zoet)water berging in stedelijk en landelijk gebied combineren met andere functies.
- Gebieden met beperkingen vanwege de waterhuishouding kunnen met voorrang worden benut voor andere functies die daar geen nadeel van ondervinden.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Maatregelen voor verbetering van de waterkwaliteit van oppervlakte- en grondwater vergroten ook de waarde voor natuur, recreatie en landbouw.
- Kringlooplandbouw en natuurherstel dragen bij aan verbetering van de waterkwaliteit. Intensieve samenwerking in de waterketen maakt efficiënt en effectief waterbeleid mogelijk.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

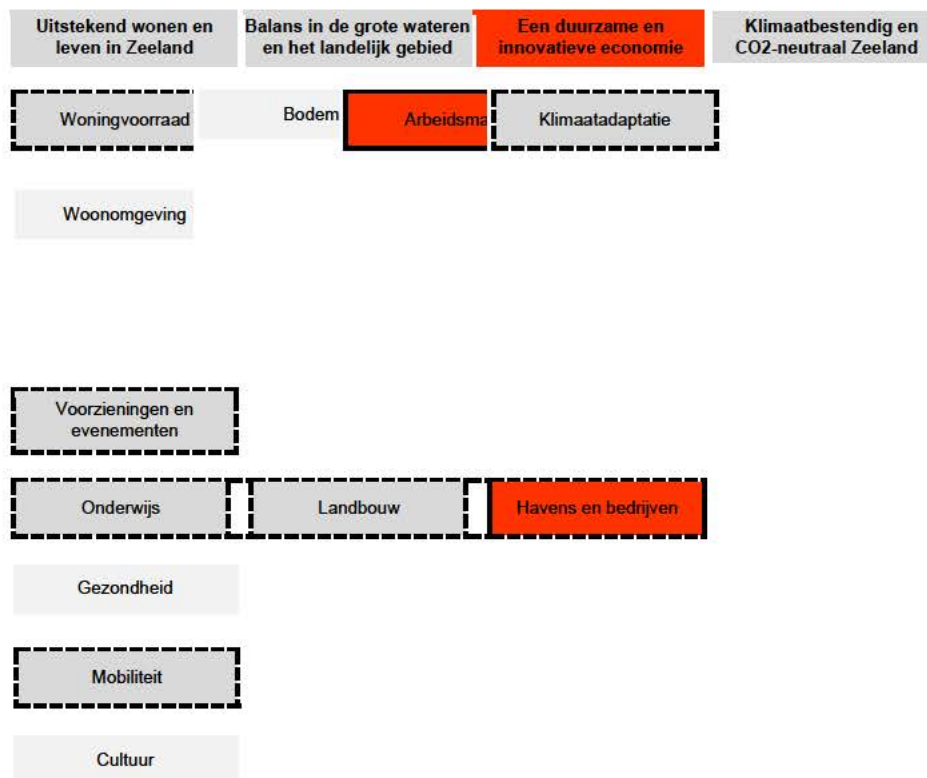
- ☐ De zoetwaterbeschikbaarheid in Zeeland is van oudsher beperkt, wat sturend is geweest voor het landgebruik. Aansluiten bij die historische indeling biedt kansen voor effectief waterbeleid en landschapsversterking.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Oplossingen voor watervoorziening moeten ook op langere termijn, met effecten van klimaatverandering, houdbaar zijn.

- Beschikbaarheid en aanvoer van water van buiten Zeeland is afhankelijk van nationale prioritering en ontwikkelingen in het hele internationale stroomgebied.

Bouwstenen van EEN DUURZAME EN INNOVATIEVE ECONOMIE



17. Arbeidsmarkt

Doelstelling 2030

De Zeeuwse arbeidsmarkt is in 2030 conjunctuurproof en kan voorzien in de vraag van de Zeeuwse werkgevers: voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten voor de Zeeuwse arbeidsmarkt.

Het arbeidsaanbod sluit goed aan op de vraag van werkgevers en dat het (beroeps)onderwijs in staat is toekomstige ontwikkelingen op de arbeidsmarkt te duiden en in te passen in de curricula. Daarnaast zijn achterliggende oorzaken opgelost.

Indicatoren:

- Werkgelegenheid (Totaal werkzaam in Zeeland in 2019: 192.800 (cbs.nl))
- Bruto regionaal product (2018: 13 578 mln (cbs.nl))
- Aansluiting van vraag en aanbod op arbeidsmarkt (UWV spanningsindicator)

Huidige situatie

Jaarlijks ontstaan er zo'n 1,2 miljoen vacatures in Nederland. De arbeidsmarkt is nog steeds krap en zal dat naar alle waarschijnlijkheid ook voorlopig zo blijven (hoewel het groeitempo vertraagt en de werkloosheid t.g.v. corona in 2020 oploopt). Ook zijn er een aantal onzekerheden en risico's die negatief kunnen uitpakken. Denk aan de handelssituatie tussen de Verenigde Staten en China, de effecten van Brexit en de duur en omvang van de corona pandemie.

De komende 25 jaar zal zich naar verwachting een aantal ingrijpende veranderingen voltrekken, maar een aantal andere aspecten van de arbeidsmarkt zal betrekkelijk weinig veranderen. De belangrijkste veranderingen worden vermoedelijk niet veroorzaakt door veel besproken trends als technologische ontwikkeling, flexibilisering en vergrijzing. Het zijn juist de tragere, maar gestage veranderingen die minder in het oog lopen, die de meest ingrijpende gevolgen hebben. Dat zijn de trends van de opmars van de werkende vrouw, de explosieve groei van deeltijdwerk, het langer doorwerken, de verdere groei van de dienstensector en de toename van het aantal hoogopgeleiden.

Het SCP verwacht dat werk, meer dan nu, verbonden zal zijn met technologie; vaker een hoge scholing vereist en minder plaats- en tijdgebonden is. Ook voorzien de onderzoekers dat de opkomst van de 'op-afroepeconomie' doorzet en een steeds groter deel van de werkenden relatief korte klussen voor wisselende opdrachtgevers zal doen. Het gevolg: weinig continuïteit in het werk; minder mogelijkheden om een loopbaan te plannen. De grenzen tussen werk en de andere domeinen zullen daarnaast waarschijnlijk vervagen, doordat werkenden in de toekomst ook meer moeten zorgen en leren. De combinatie-druk, die nu al wordt ervaren, zal hierdoor in de toekomst hoger worden. Al deze ontwikkelingen betekenen meer onzekerheid en vragen om een groot adaptatie- en anticipatievermogen. Dit zal niet voor iedereen even gemakkelijk en haalbaar zijn, waardoor een aanzienlijk deel van de bevolking buiten de boot kan vallen.

De opgave van de Zeeuwse arbeidsmarkt is niet zozeer de werkloosheid (die is laag in Zeeland) maar het vinden van voldoende mensen voor de vraag van de werkgevers. Bedrijven worden immers door het gebrek aan personeel beperkt in hun groei en succes. Tevens zijn er grensoverschrijdende belemmeringen door wet- en regelgeving. Daarnaast is Zeeland minder aantrekkelijk voor hogeropgeleiden, mede door het imago en het ontbreken van een grootstedelijk klimaat. Daarnaast trekt een grote groep jongeren voor hun studie weg en komt voor een groot deel niet meer terug. Een deel van de jongeren is ook niet bekend met de vacatures en toekomstperspectieven op de arbeidsmarkt in de provincie.

Ook voldoende passende huisvesting voor werknemers is een belangrijke uitdaging. Zowel voor arbeidsmigranten, tijdelijke medewerkers als voor starters op de woningmarkt is niet altijd een passend aanbod beschikbaar.

Nieuwe sectoren en werkgelegenheid ontstaan op het gebied van de voedsel, biobased productie, energietransitie en zon-, wind- en waterenergie.

Acties om doelen te realiseren

Actie 1.1: Bedrijven, onderwijsinstellingen, private en publieke organisaties werken samen om de vraag naar en het aanbod van arbeidskrachten met elkaar in evenwicht te brengen en up to date te houden. Rolverdeling:

- Betrokken partijen werken samen in het Aanvalsteam Arbeidsmarkt
- De Provincie heeft een procesrol, betreft en verbindt partijen en stelt (mede) financiële middelen beschikbaar

Actie 1.2: Het spel van vraag- en aanbod, scholing en training wordt optimaal ondersteund door goede digitale infrastructuur, een Expat Center Zeeland en inzet van social media, etc. Rolverdeling:

- Betrokken partijen werken samen in het Aanvalsteam Arbeidsmarkt
- De Provincie heeft een procesrol, betreft en verbindt partijen en stelt (mede) financiële middelen beschikbaar

Actie 1.3: Zeeland nadrukkelijker in beeld brengen voor wonen, studeren en werken Rolverdeling:

- Betrokken partijen werken samen in het Aanvalsteam Arbeidsmarkt
- De Provincie heeft een procesrol, betreft en verbindt partijen en stelt (mede) financiële middelen beschikbaar voor een marketingorganisatie

Actie 1.4: Een gezamenlijke aanpak van onderwijs, overheden, bedrijfsleven in het Aanvalsteam Arbeidsmarkt

Een aanpak gericht op het verkrijgen van extra middelen van het Rijk (Zeeland in stroomversnelling) t.b.v. plaatsing 400 werkzoekenden op Zeeuwse vacatures, extra middelen t.b.v. op maat interesseren van hoger-opgeleiden van elders voor Zeeuwse vacatures, gerichte activiteiten om jongeren meer te binden aan Zeeland. Via de arbeidsmarktregio Zeeland zijn Europese subsidies voor arbeidsmarktaspecten bereikbaar.

Rolverdeling:

- Onderwijsinstellingen, het bedrijfsleven, gemeenten en Provincie nemen deel aan het Aanvalsteam Arbeidsmarkt.
- De provincie heeft een procesrol, betreft en verbindt partijen en stelt (mede) financiële middelen en personele inzet beschikbaar voor activiteiten/projecten/adviezen van het Aanvalsteam Arbeidsmarkt.

Actie 1.5: De lancering van het Expat Center Zeeland gericht op het verzorgen van een warm welkom van nieuwe Zeeuwen Rolverdeling:

- Betrokken partijen werken samen in het Aanvalsteam Arbeidsmarkt
- De provincie heeft een procesrol, betreft en verbindt partijen en stelt (mede) financiële middelen beschikbaar

Actie 1.6: Evenementen gebruiken voor de profilering van Zeeland

Grote wielerveden en festivals zetten Zeeland op de (inter)nationale kaart. Met 'sportevenementen die inspireren' zijn er in het door veel partners opgestelde Zeeuwse Sportakkoord, ambities benoemd voor sportevenementen die impact hebben op de profilering van Zeeland en waar mensen mee geïnspireerd worden om in beweging te komen, met name in de buitenruimte.

Rolverdeling:

- De provincie stelt financiële middelen beschikbaar voor specifieke toevenementen

Actie 1.7: Natuur benutten als factor in het Zeeuwse vestigingsbeleid

Een groene omgeving draagt bij aan de aantrekkelijkheid van een regio. Investeren in natuurbeleving en natuurbranding is dus belangrijk in het totaal van de Zeeuwse marketingstrategie.

Rolverdeling:

- Gemeenten investeren in openbaar groen in de bebouwde omgeving
- De provincie stelt financiële middelen beschikbaar voor natuurontwikkeling, -beheer en beleving.

Actie 1.8: Versterken van de kennis- en innovatienetwerken in Zeeland

Versterken van de kennis- en innovatienetwerken in Zeeland en de rol die zij vervullen in het aanjagen en stimuleren van innovatie, zowel op gebied van producten en diensten als ook sociale innovatie.

Rolverdeling:

- De Provincie heeft een procesrol, betreft en verbindt partijen en stelt (mede) financiële middelen beschikbaar via Campus Zeeland en/of Ambities Aanvalsplan Arbeidsmarkt (human capital programma's)

Actie 1.9: Meer preventief handelen daar waar sprake is van dreigend ontslag, om te voorkomen dat mensen doorstromen via de WW naar de bijstand. Rolverdeling:

- UWV en gemeenten brengen het bestaande en toekomstige bestand van uitkeringsgerechtigden in kaart in termen van competenties, motivatie, leervermogen, ambities, ervaring en opleiding
- Werkgevers stellen zich flexibeler op in termen van werving en selectie eisen en via hybride leervormen (zoals praktijkroutes), werkend leren en jobcarving het beschikbaar (en latent) arbeidspotentieel maximaal laten instromen in het arbeidsproces

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

(...)

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- ☐ Door samenwerking komt er een soepelere en meer vloeiende overgang tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Big data kan bijdragen aan werving en selectie van mensen.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- ☐ Een gezonde arbeidsmarkt draagt bij aan het adagium goed wonen, werken en studeren in Zeeland.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

(...)

18. Circulaire economie

Doelstelling 2030

Binnen de Zeeuwse economie is in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen) met 50% gedaald.

Deze transitie omvat drie onderdelen:

1. Grondstoffen efficiënt en hoogwaardig benutten.
2. Vervangen van 'niet duurzame' door 'duurzaam geproduceerde hernieuwbare en algemeen beschikbare' grondstoffen.
3. Gebieden inrichten vanuit een circulaire optiek.

Indicatoren:

Om de doelstelling te monitoren wordt aangesloten bij landelijke monitoringsprogramma's (tweejaarlijkse Integrale Circulaire Economie Rapportage van het Planbureau voor de Leefomgeving en de jaarlijkse monitor van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland). Indicatoren op Zeeuwse schaal zijn slecht voorhanden. Indicatoren zijn gericht op de 3 onderdelen van het raamwerk circulaire economie van het Planbureau voor de Leefomgeving:



Bron: PBL

- Input: Percentage duurzaam geproduceerde hernieuwbare en algemeen beschikbare grondstoffen (bron: landelijke monitoringsprogramma's)
- R-strategieën: Aantal projecten en bedrijven dat inzet op (her)gebruik van biobased materialen (bron: Circular Biobased Delta)
- Verlies: Hoeveelheid aangeboden huishoudelijk en bedrijfsafval (bron: OLAZ 2019 huishoudelijk afval: 92.352 ton)
- Oppervlakte gewasteelt voor biobased productie

Huidige situatie

Hergebruik economie



Circulaire economie



- Nederland circulair in 2050
- 50% minder verbruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen) in 2030
- Opstellen van 5 transitieagenda's voor de transitie met prioriteit op de ketens/sectoren Biomassa en voedsel, kunststoffen, de maakindustrie, de bouw en consumptiegoederen

- Opstellen van de 5 transitieagenda's, met daarin:
 - Ontwikkelrichtingen voor 2021, 2025, 2030, incl. analyse van potentieel aan zwiniger en slimmer grondstoffengebruik als basis voor onderstaande (deel)agenda's;
 - Actieagenda
 - Kennisagenda
 - Sociale agenda
 - Investeringsagenda

- Gezamenlijke regionale aanpak.
- Overheden stellen regionale circulaire economie strategie op.
- Afspraken over circulaire aanbesteden van gebouwen en infrastructuur
- Versterken kringloop landbouw
- Collegiaal bestuur zonder schotten.
- Aanpakken en faciliteren van regionale/lokale investeringen

Zeeuwse 'vertaling' circulaire economie

De omschakeling naar een circulaire economie is een mondiale opgave die van invloed is op alle economische sectoren.

"De circulaire economie is een economisch en industrieel systeem dat de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en het Herstellend vermogen van natuurlijke hulpbronnen als uitgangspunt neemt, waardenvernietiging in het totale systeem minimaliseert en waardencreatie in iedere schakel van het systeem nastreeft" (Ellen Mc Arthur Foundation).

We hebben de (inter)nationale doelstellingen vertaald naar kansen voor Zeeuwse sectoren. Het gaat om het sluiten van kringlopen op regionale schaal in combinatie met het behoud van waarde van materialen en het stimuleren van circulariteit in de keten. De aanpak is gericht op drie speerpunten: het ontwikkelen van circulaire verdienmodellen, omschakeling naar hernieuwbare (biobased) grondstoffen en meer hergebruik van grondstoffen.

De aanpak verschilt per economische sector. In Zeeland liggen de kansen vooral in de (wegen)bouw, verblijfsrecreatie, industrie en maintenance én circulaire projecten in de Zuidwestelijke Delta.

Voortgang circulaire projecten

Er zijn al stappen gezet in de ontwikkeling van verdienmodellen, biobased grondstoffen en nieuwe technieken voor hergebruik.

Zeeuwse overheden nemen circulair ontwerp en uitvoering als voorwaarde mee bij inkoop- en aanbesteding en duurzame grond-, weg- en waterbouw (GWW). Onder andere via het Platform Maatschappelijk Verantwoord Inkopen worden ervaringen gedeeld.

De Zeeuwse industrie (met name via het samenwerkingsverband SDR = Smart Delta Resources) voert onder andere het Europees project CBCI (circular biobased construction industry) uit, projecten in industriële symbiose (o.a. Steel 2 Chemical Dow AM, chemische recycling van plastic tot grondstof voor industrie) en biobased economy projecten (zoals Biobased Innovations Garden, biobased asfalt). Er is een gezamenlijke Ambitie Duurzame havens 2030 opgesteld door PORTIZ, ZMf, NSP en provincie waarin circulaire en biobased ontwikkelingen in de havengebieden zijn geborgd. Er is een toenemende aandacht voor 'natuurlijk kapitaal' en 'regionale kwaliteit' en ook een toenemende schaarste in zoet water, grondstoffen en zeldzame materialen. IT en datamanagement (waaronder blockchain) nemen toe in kracht en dienen de transitie naar een circulaire economie als het gaat om efficiënte(re) inzet van grondstoffen, minder afhankelijkheid van primaire grondstoffen en het ondersteunen van product-as-a-service.

Acties om doelen te realiseren

Actie 1 - Realiseren van circulaire verdienmodellen

In alle economische sectoren moeten kansen worden ontwikkeld en benut voor rendabele omschakeling naar circulaire productie.

Rolverdeling:

- Door de EU, het Rijk en de provincie wordt innovatie, kennisdeling en het opzetten van circulaire verdienmodellen gesubsidieerd en gepromoot. Impuls Zeeland adviseert ondernemers over de subsidiemogelijkheden.
- Ondernemers en onderzoeksinstellingen ontwikkelen en implementeren circulaire verdienmodellen en delen hun ervaring met andere partijen.
- North Sea Port werft actief bedrijven die een bijdrage kunnen leveren aan circulaire clusters. Woningbouwcorporaties experimenteren met circulair slopen, renoveren en bouwen.
- Brancheverenigingen adviseren ondernemers over mogelijkheden voor circulaire verdienmodellen.
- Overheden delen kennis over circulaire verdienmodellen en ontwikkelen en implementeren deze in de eigen bedrijfsvoering.

Actie 2 - Omschakelen naar hernieuwbare (biobased) grondstoffen

Alle niet-hernieuwbare grondstoffen en energie wordt geleidelijk vervangen door hernieuwbare alternatieven. **Rolverdeling:**

- Alle overheden stellen bij inkoop- en aanbesteding en bij grond-, weg- en waterbouw eisen ten aanzien van gebruik van hernieuwbare grondstoffen en energie.
- Alle gebruikers van grondstoffen gebruiken hernieuwbare grondstoffen als deze tenminste gelijkwaardig zijn aan niet-hernieuwbare.
- Agrarische bedrijven en onderzoeksinstellingen werken samen met de industrie aan ontwikkeling en productie van hoogwaardige hernieuwbare grondstoffen.
- Terreinbeheerders leveren hernieuwbare grondstoffen uit de natuur, voor zover dit aansluit bij de natuurdoelen.

Actie 3 - Verbeteren hergebruik van grondstoffen

Als grondstoffen maximaal worden hergebruikt, is er geen afval meer. Hoe minder bewerkingen nodig zijn om grondstoffen te hergebruiken, hoe beter. Door bij ontwerp en toepassing rekening te houden kunnen de kosten voor hergebruik worden verminderd en de waarde van grondstoffen worden verhoogd. **Rolverdeling:**

- Gemeenten optimaliseren de inzameling van afval, zodat zoveel mogelijk afval als grondstof gebruikt kan worden.
- Het waterschap zorgt voor maximaal hergebruik van grond- en afvalstoffen uit zuiveringsprocessen en onderhoudswerkzaamheden.
- Woningcorporaties passen zoveel mogelijk materialen toe die recyclebaar en/of demontabel zijn. Bouw- en adviesorganisaties denken mee over hergebruik van materiaal bij ontwerp en uitvoering en geven hier uitvoering aan bij de uitvoering van opdrachten.

Kansen en risico's bij de uitvoering

1. Doe meer met minder grond.

- Hergebruik van grondstoffen, energie en ruimte staan centraal in de circulaire economie.
- Organische restproducten uit landbouw en natuur kunnen dienen als hernieuwbare grondstof, zonder dat dit extra ruimte kost.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Vernieuwing van de woningvoorraad biedt ook de kans om circulaire ontwerpen en materialen toe te passen.
- De energietransitie levert door hergebruik van warmte en opwekking van hernieuwbare energie een belangrijke bijdrage aan de circulaire economie.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Een mooie, gezonde en schone omgeving heeft direct baat bij een circulaire economie omdat er geen afvalstoffen in het milieu worden gebracht en er minder nieuw ruimtebeslag nodig is voor stedelijke functies.
- Landschapselementen en natuurgebieden kunnen hernieuwbare grondstoffen leveren, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Overschakeling naar een circulaire economie reduceert de milieubelasting in de directe omgeving en in alle gebieden waar niet-hernieuwbare grondstoffen worden gewonnen.
- Uitputting van grondstoffen wordt door hergebruik voorkomen, waardoor toekomstige generaties niet in hun mogelijkheden worden beperkt.

19. Havens en bedrijven

Doelstelling 2030

Zeeland staat in 2030 op de kaart als regio met een uitstekend voorzieningenniveau, waar het goed werken, ondernemen, wonen, recreëren en studeren is. De economie is voor 50% circulair en er wordt 49% minder CO₂ uitgestoten dan in 1990.

Voor havens en industrie ligt de focus tot 2030 op de omschakeling naar elektriciteit en waterstof, het gebruik van circulaire grondstoffen en de opslag van CO₂. Het doel is in de havens een vermindering van CO₂ gebruik te realiseren die aansluit bij het Klimaatakkoord (reductie ten opzichte van 1990 met 49 % in het algemeen en 59% voor de industrie), een grootschalige groene waterstoffabriek in bedrijf te hebben, het aandeel van productie gebaseerd op hergebruik te vergroten naar 5 tot 10 % en binnen de chemische industrie voor 15% van de productie biobased grondstoffen te gebruiken. Gezondheid is een belangrijk uitgangspunt voor ontwikkelingen binnen de havens en industrie. De chemische en

technische industrie liggen dan ook op voldoende afstand van woongebieden. De havens bieden in 2030 werkgelegenheid voor 18.700 fte en genereren 3,2 miljard euro aan toegevoegde waarde.

Het Midden- en Kleinbedrijf (MKB) blijft een belangrijke motor voor de Zeeuwse economie. Het MKB maakt de groeiambities waar en is aangehaakt op ontwikkelingen in markt, samenleving en technologie. Zeeuwse MKB-bedrijven zullen dan ook slimmer, productiever, schoner en duurzamer werken. In 2030 zijn alle ondernemers zich bewust van de impact van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen op hun bedrijf. Er worden geen kansen gemist en kennisvragen van verschillende ondernemers worden met elkaar verbonden. Zo komt het MKB tot concrete oplossingen. Het MKB is circulair en CO2-neutraal.

Vraag en aanbod van bedrijventerreinen zijn op elkaar afgestemd en er is sprake van een zorgvuldig ruimtegebruik.

Indicatoren:

- De indicatoren richten zich op de economische ontwikkeling en energietransitie. Indicatoren voor de omschakeling naar circulaire productie zijn opgenomen in onderdeel 18 Circulaire economie.
- Werkgelegenheid havens (2018: 15.500 directe arbeidsplaatsen en 16.800 indirect en daarmee 17,5% van Zeeuwse werkgelegenheid)
- Toegevoegde waarde havens (Cijfers NSP 2018: 14,5 miljard €/jaar voor het hele bedrijf en 46% van toegevoegde waarde Zeeland),
- Bruto Regionaal Product (2018: 1,75% van BNP)
- Uitstoot CO2-equivalent (gram/jaar)

Subdoel 1: De doelstellingen uit de Smart Delta Resources Roadmap naar klimaatneutrale industrie en de Ambitie duurzame havens 2030 zijn gehaald

Subdoel 2: Het Zeeuwse MKB zet de impact van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen om in kansen en is internationaal georiënteerd Subdoel 3: Bedrijventerreinen voorzien in een behoefte

Huidige situatie

In Zeeland kunnen we een aantal economische topsectoren onderscheiden. Dit zijn Industrie en Maintenance, Havens en Logistiek, Vrijtijdseconomie, Water, Deltatechnologie en Energie, en Agrofood. Haven en industrie gerelateerde bedrijven vinden we met name in de eerste twee topsectoren, het Midden- en Kleinbedrijf in alle topsectoren. Zeeland heeft een gunstige kostenstructuur. Dat wil zeggen dat de kosten voor bijvoorbeeld huur en aankoop van grond relatief laag zijn. Er zijn voldoende financieringsmogelijkheden voor het innovatieve midden- en kleinbedrijf en er is een hoogwaardige onderwijsinfrastructuur.

Zeeland kent inmiddels elf kennis- en innovatienetwerken (K&I). Deze triple helix netwerken hebben of werken aan een gezamenlijke meerjarige agenda met een uitvoeringsprogramma van innovatieve projecten en projecten gericht op kennisdeling. De K&I netwerken werken veelal samen met topsectoren en andere regionale clusters. Ook krijgt de samenwerking tussen de verschillende sectorspecifieke K&I netwerken steeds meer vorm.

Belangrijke trends voor de havens en bedrijven zijn:

Transitie naar een duurzame industrie (schoner/hemieuwbare energie/circulair).

Groei buisleidingennetwerk en elektriciteitsinfrastructuur.

Groter aanbod van groene energie.

Groei import van groene waterstof en ammoniak.

De effecten van zeespiegelstijging op buitendijkse gebieden, zoals kades en bedrijfsgebouwen (met name in het Sloegebied)

Hitteproblematiek op bedrijventerreinen

Technologische ontwikkelingen: robotisering, digitalisering, kunstmatige intelligentie, blockchain, Big Data, machine learning, fotonica, nanotechnologie, quantumtechnologie, biotechnologie

Havens en industrie

Een groot deel van de Zeeuwse economie is verbonden aan de zeehavens. De havens en industrie zijn dan ook de motor van de Zeeuwse economie voor wat betreft toegevoegde waarde. North Sea Port (NSP) is op ditzelfde aspect de derde zeehaven van Europa. NSP is een grensoverschrijdende haven die steeds meer samenwerkt met andere havens buiten de regio. De chemiesector concurreert mondiaal, maar Zeeland kent ook veel bedrijven in nichemarkten.

Internationalisering van de economie is het sterkst zichtbaar in de haven- en industrieterreinen. Economische ontwikkelingen hebben invloed op Zeeuwse bedrijven en daarmee op de ruimtevrage. Internationalisering en veranderingen in de verdienmodellen en productieprocessen bepalen de vraag naar transport en modaliteiten.

In 2018 is door Smart Delta Resources (SDR) de 'Roadmap towards a climate neutral industry in the Delta region' gepubliceerd. In dat rapport is een routekaart met maatregelen opgenomen die de bijdrage van de deelnemende bedrijven aan de landelijke klimaatdoelen omschrijft. In de roadmap zijn drie strategische prioriteiten geformuleerd: elektriciteit en waterstof circulaire grondstoffen CO2-opslag (CCS: Carbon Capture and Storage) en CO2-gebruik (CCU: Carbon Capture Usage).

Ook in de Ambitie 2030 (Visie op de verduurzaming van het Zeeuwse industrieel logistiek complex) zijn concrete doelen opgenomen voor de economische motor van Zeeland voor wat betreft de thema's lucht- en waterkwaliteit, verbindingen, ruimte voor de natuur, circulair, biobased, klimaatverandering en energie.

Midden- en kleinbedrijf (MKB)

Het merendeel van het Zeeuwse bedrijfsleven behoort tot het midden- en kleinbedrijf. Waar North Sea Port de motor van de Zeeuwse economie is voor de toegevoegde waarde, is het MKB dat voor de werkgelegenheid.

De bedrijvigheid in Zeeland is groot. In Zeeland zijn de sectoren (op basis van het aantal bedrijven) handel en de specialistische zakelijke diensten het grootst. Bijna een op de vijf bedrijven valt onder handel, iets meer dan het gemiddelde voor Nederland. Qua aantal banen staan 1) handel, vervoer en horeca en 2) overheid en zorg bovenaan. In totaal gaat het om 94.000 banen. De zeehavens en de hieraan verbonden nevenactiviteiten en toeleveranciers, en het toerisme, vormen daarnaast ook een belangrijke economische motor voor Zeeland.

We onderscheiden vier hoofdtypen bedrijven met elk een eigen rol in de Zeeuwse economie. De ZZPers (zelfstandigen zonder personeel) zorgen voor flexibiliteit, het jonge MKB (maximaal 5 jaar) zorgt voor dynamiek, het innovatieve MKB zorgt voor vernieuwing en verbetering en het reguliere MKB voor een breed en toegankelijk aanbod van diensten en producten.

Zeeland wordt in Nederland gekenschetst als een 'innovatieve volger'. Het MKB in Zeeland scoort goed op innovatieve samenwerking, op valorisatie van innovaties (dus de waardecreatie) en op de factor levenslang leren. Publieke investeringen in R&D (Research en Development) zijn laag. Daarentegen is Zeeland medio 2020 een kenmerkende aanpakkersprovincie, waarin het aandeel middelbaar opgeleiden hoog scoort. Het aandeel hoger opgeleide bevolking scoort juist significant lager.

Met digitalisering kunnen ondernemers hun productiviteit en concurrentiepositie verbeteren en hun markt vergroten. Maar dat gaat niet vanzelf. Wat kun je met big data, kunstmatige intelligentie (AI) of blockchain, en hoe dan? Ondernemers weten waar hun kansen liggen.

Bedrijven die internationaal actief zijn, zijn op den duur competitiever, innovatiever en sterker. Nederland is een exportland, maar met name in het MKB is er nog een wereld te winnen. Relatief weinig MKB-ondernemers doen zaken over de grens en als ze dat wel doen, beperkt de handel zich vaak tot één land of één keer. Vooral markten buiten Europa zijn voor veel ondernemers lastig te betreden. Het Zeeuwse MKB krijgt hierbij in 2030 voldoende ondersteuning van Rijk en regio.

Bedrijventerreinen

In Zeeland worden vraag en aanbod van bedrijventerreinen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Zo wordt een kwantitatieve én kwalitatieve mismatch voorkomen. Hiervoor wordt iedere drie jaar een prognose opgesteld waarin de behoefte voor de volgende 10 jaar wordt bepaald. Deze prognose is de basis voor de regionale bedrijventerreinenprogrammering. Gemeenten leggen hierin regionale afspraken vast over ontwikkeling, uitbreiding en herstructurering van bedrijventerreinen.

Herstructurering is noodzakelijk om verouderde bedrijventerreinen aantrekkelijk te maken voor gevestigde en nieuwe bedrijven. Zo wordt verpaupering van bestaande terreinen tegengegaan en vermindert de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Kwaliteitsverbetering betekent ook het beter benutten van de ligging en ontsluiting van terreinen. Bedrijventerreinen met speciale voorzieningen zoals een binnenhaven of loswal zijn van groot belang voor transport, daarom moeten deze worden behouden en benut voor bedrijven die daar gebruik van maken. Bedrijventerreinen aansluitend aan OV-knooppunten zijn bijzonder geschikt voor kantoorfuncties.

Op veel bedrijventerreinen staat verduurzaming nog in de kinderschoenen. Het streven is bedrijventerreinen te verduurzamen. De provincie verstrekt daarom subsidie voor het uitvoeren van een duurzaamheidsplan op bedrijventerreinen, waarbij kansen voor energiebesparing, biodiversiteit en klimaatadaptatie in beeld worden gebracht.

Voor de daadwerkelijke aanpak van herstructurering en verduurzaming heeft de provincie de subsidieregeling Fonds Impuls Bedrijventerreinen (FIB) beschikbaar.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: De doelstellingen uit de Smart Delta Resources Roadmap naar klimaatneutrale industrie en de Ambitie duurzame havens 2030 zijn gehaald

Er zijn veel partijen die een bijdrage leveren aan het realiseren van deze doelstelling. Veel van hun inspanningen zijn algemeen en niet specifiek voor een van de beschreven acties.

Rolverdeling:

- De EU verstrekt subsidie aan uitvoering van en communicatie over projecten binnen het North Sea Port District en Smart Delta Resources
- De provincie faciliteert samenwerking tussen bedrijven, voert lobby richting hogere overheden, financiert het delen van kennis, en faciliteert het delen van kennis en faciliteert projecten op het gebied van verduurzaming
- De SER verstrekt adviezen over kansen transitie naar duurzame industrie
- De RUD brengt milieukennis in op het gebied van van o.a. geluid, externe veiligheid
- De veiligheidsregio verstrekt adviezen over veiligheid en denkt mee over nieuwe ontwikkelingen
- De Zmf communiceert over en werkt mee aan "Ambitie 2030 Duurzame havens"
- Het onderwijs verzorgt opleidingen die voorzien in een behoefte van de Zeeuwse arbeidsmarkt, neemt energieneutraliteit op in het curriculum evenals circulariteit
- Rol van gemeenten is per actie meer specifiek, evenals die van het bedrijfsleven en het havenbedrijf.

Actie 1.1 Realiseren 50% circulaire economie Rolverdeling:

- Het bedrijfsleven voert circulariteit door in de bedrijfsvoering.
- Het havenbedrijf werkt mee aan voorzieningen die hergebruik van afvalstof (van het ene bedrijf) als grondstof (voor het andere bedrijf) mogelijk maken ofwel faciliteert de uitvoering van Smart Delta Resources
- Gemeenten financieren of geven voorlichting aan ondernemers over mogelijkheden circulariteit, stellen eisen aan of stimuleren duurzaamheid en circulariteit bij vergunningverlening bedrijven, faciliteren ondernemers en creëren een gunstig vestigingsklimaat.
- Gemeenten en provincie oefenen invloed uit via aandeelhouderschap North Sea Port

Actie 1.2 Realiseren CO₂-reductie in de industrie van 59% t.o.v. 1990 Rolverdeling:

- Het bedrijfsleven voert de Roadmap towards a climate neutral industry in the Delta region (SDR) uit.
Het havenbedrijf faciliteert de uitvoering Roadmap towards a climate neutral industry in the Delta region (SDR)
- Gemeenten verstrekken subsidies voor energiemaatregelen, financieren of geven voorlichting aan ondernemers over energiemaatregelen, ontwikkelen beleid rond duurzame energie, verlenen vergunningen voor duurzame energieproductie en richten bestaande en nieuwe bedrijventerreinen duurzaam in

Actie 1.3 Doorontwikkelen North Sea Port tot slimme, innovatieve haven en katalysator voor Zeeuwse economie Rolverdeling:

- Naast voorgaande acties ontwikkelt het havenbedrijf haar havens in balans met de omgeving op duurzame en robuuste manier en waarborgt intensief ruimtegebruik door clustering bedrijven

Actie 1.4 Ontwikkeling havens en industrie met gezondheid als uitgangspunt en binnen de randvoorwaarden van natuur, milieu en ruimtegebruik Rolverdeling:

- Gemeenten stellen een omgevingsvisie en omgevingsplan op dat aandacht besteedt aan de in de acties genoemde onderwerpen en realiseren bedrijventerreinen waar behoefte aan is

Subdoel 2: Het Zeeuwse MKB is internationaal georiënteerd en zet de impact van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen om in kansen

Actie 2.1 Versterken innovatie, internationalisering en digitalisering van het Zeeuwse MKB Rolverdeling:

- Ondernemers voelen zich betrokken bij hun directe omgeving en dragen bij aan een aantrekkelijke en sociale omgeving in hun vestigingsplaats, nemen deel aan kennistracten met onderwijsinstellingen rond concrete uitdagingen, omarmen de digitalisering en verbeteren hierdoor hun productiviteit en concurrentiepositie, maken gebruik van diverse Europese, landelijke en provinciale ontwikkelings- en innovatieprogramma's, zoals het Operationeel Programma voor Zuid-Nederland (OP-Zuid), MKB-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT-Zuid), Interreg en Zeeland in Stroomversnelling.
- Succesvolle bedrijven vernieuwen hun producten, diensten en processen continue.
- De provincie stelt geld beschikbaar voor innovatievouchers die bedrijven helpen om op technologische en maatschappelijke veranderingen in te spelen, koppelt (Europese) beleidsdoelstellingen, zoals gesteld in de Green Deal, en specifieke doelstellingen met Zeeuwse doelstellingen en indicatoren, bestudeert de omgevingsimplicaties van deze doelstellingen, financiert Impuls Zeeland en Dockwise en is verantwoordelijk voor het opstellen van de Regionale Innovatie Strategie Slimme Specialisatie 2021-2027 (innovatie en valorisatie)
- NV Economische Impuls Zeeland en Investeringsfonds Zeeland verzorgen het financieringsnetwerk MKB in Zeeland en bieden inzicht in de financieringsmogelijkheden.
- Dockwise ondersteunt ideeën (van idee naar proof of concept) bij bedrijven en de ontwikkeling van start ups en scale ups.
- Onderwijsinstellingen voeren kennistracten uit rond concrete uitdagingen met als doel samen met ondernemers en studenten concrete oplossingen te vinden.

Actie 2.2 Ontwikkeling van het MKB naar een circulair economie

In deze innovatiefase ligt de focus op de vertaalslag van bewustwording naar realisatie. Hierin spelen ketensamenwerking en stimulering vanuit de overheid een belangrijke rol. Deze ontwikkeling leidt voor het MKB tot innovatieve en andere businessmodellen.

Rolverdeling:

- De provincie en gemeenten stimuleren het delen van kennis over circulaire economie
- Het regionale MKB voert innovatieve projecten uit en werkt daarbij samen in de keten. De projecten leiden tot innovatieve businessmodellen.

Subdoel 3: Bedrijventerreinen voorzien in een behoefte Het bestaande beleid wordt voortgezet.

Actie 3.1: Voor bedrijventerreinen vormen zorgvuldig ruimtegebruik, een functionele en aantrekkelijke inrichting en duurzaamheid het uitgangspunt. Het bestaande beleid wordt voortgezet.

Rolverdeling:

- Bedrijven laten een duurzaamheidsscan uitvoeren en voeren uit de scan voortvloeiende maatregelen door.
- De provincie verleent subsidie voor de duurzaamheidsscan en herstructurering van bedrijventerreinen (FIB), laat periodiek een prognose maken van de behoefte aan bedrijventerreinen (kwantiteit en kwaliteit) en neemt regels op in de omgevingsverordening over de vestiging van bedrijven en de uitbreiding van bedrijventerreinen.
- Gemeenten nemen initiatief voor het verduurzamen en herstructureren van bedrijventerreinen en dragen hier financieel aan bij, maken periodiek regionale afspraken over ontwikkeling, uitbreiding en herstructurering van bedrijventerreinen en leggen in hun omgevingsplan vast waar bedrijven zijn toegestaan.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Bedrijventerreinen en bedrijfsgebouwen kunnen zo ingericht of aangepast worden dat ze geschikt worden als leefgebied voor dieren en planten.
- Grote bedrijfspanden zijn geschikt voor opwekking van zonne-energie.
- Bedrijventerreinen kunnen zo ingericht worden dat ze uitnodigen tot bewegen.
- Bedrijvigheid wordt geclusterd op bedrijventerreinen en in havengebieden, waardoor het ruimtegebruik compact blijft.
- Door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen wordt verdere uitbreiding niet noodzakelijk.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Bedrijven kunnen zoveel mogelijk afvalstoffen van andere bedrijven als grondstof gebruiken, waardoor waarde gecreëerd wordt voor afvalstoffen.
- Door samenwerking kunnen bedrijven makkelijker gebruik maken van subsidies en van elkaar leren, waardoor ze kosten voor innovaties (duurzaamheid, digitalisering) kunnen drukken.
- Gemeenten maken afspraken over nieuwe bedrijventerreinen om het aanbod af te stemmen op de vraag.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Het MKB is betrokken bij zijn omgeving en kan daarmee helpen de kernkwaliteiten in de eigen omgeving verder te ontwikkelen.
- Het MKB kenmerkt zich door vindingrijkheid (innovatieve MKB) en initiatief (jonge MKB), waarbij de meer volhardende bedrijven de basis vormen voor de kwaliteit van leven en werken in Zeeland.
- De havens en industrie zoeken naar innovatieve oplossingen om een belangrijke positie in Europa te behouden en uit te bouwen.
- Voor een duurzame en gezonde economie zoeken bedrijven onderling en met onderwijs en kennisinstellingen samenwerking. Ze hebben elkaar nodig om concurrerend te blijven en duurzaam te worden.
- Het concentreren van bedrijvigheid in havengebieden en op bedrijventerreinen houdt het landelijk gebied open, waardoor genieten en opladen daar mogelijk blijven.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Één van de belangrijkste opgaven van de Zeeuwse bedrijven is de transitie naar een CO₂neutrale en circulaire economie. De CO₂-neutrale Zeeuwse economie draagt bij aan een minder grote opwarming van de aarde, waardoor de leefbaarheid in Zeeland, maar ook in andere delen van de wereld, minder onder druk komt te staan. De circulaire economie vermindert vernietiging van het landschap en natuurwaarden in andere delen van de wereld waar de grondstoffen vandaan komen. Het is daarbij wel belangrijk dat het verwerken van afval tot nieuwe grondstoffen op een sociaal aanvaardbare en voor het milieu verantwoorde manier gebeurt, ook als dat elders op de wereld is.

20. Recreatie en toerisme

Doelstelling 2030

Verbeteren van de Zeeuwse vrijetijdssector met balans tussen economische spin-off, landschap, gasten én inwoners.

Recreatie en toerisme dragen structureel bij aan maatschappelijke opgaven in Zeeland, zoals energie- en klimaatdoelen, een passende arbeidsmarkt, aantrekken van nieuwe Zeeuwen en een goede leefomgeving met een hoog voorzieningenniveau, zowel in de steden als kleine kernen. De sector heeft een wisselwerking met andere belangrijke thema's zoals natuur, steden, detailhandel, cultuur, culinair en gezondheid. Daarnaast levert het een positieve bijdrage aan de profilering van Zeeland als jaarrond bestemming en draagt bij aan meer bekendheid en gebruik van toeristische voorzieningen buiten de kustzone. Het omgevingsbeleid richt zich integraal op bezoekers, bedrijven en inwoners (de onderzoekspopulaties van de vrijetijdssector) en gaat uit van de daarbij passende duurzaamheidswaarden: economisch, ecologisch en sociaal.

Indicatoren:

- Toeristische bestedingen (2018: 1850 mln)
- Aantal banen in de sector (2018: 16.700)

Subdoel 1: Beleving van gastvrij Zeeland voor de gast optimaliseren om waardering en herhaalbezoek te stimuleren.

Subdoel 2: Gezonde en vitale toeristische bedrijfstak met investeringsvermogen. Subdoel

3: Stimuleren van een positieve bijdrage van de vrijetijdseconomie aan leefbaarheid/vestigingsklimaat en leefomgeving.

Subdoel 4: Realiseren van de essentiële onderleggers voor de gewenste kwaliteitsverbetering.

Huidige situatie

De vrijetijdssector: economische effecten en leefbaarheid in relatie tot de prognoses

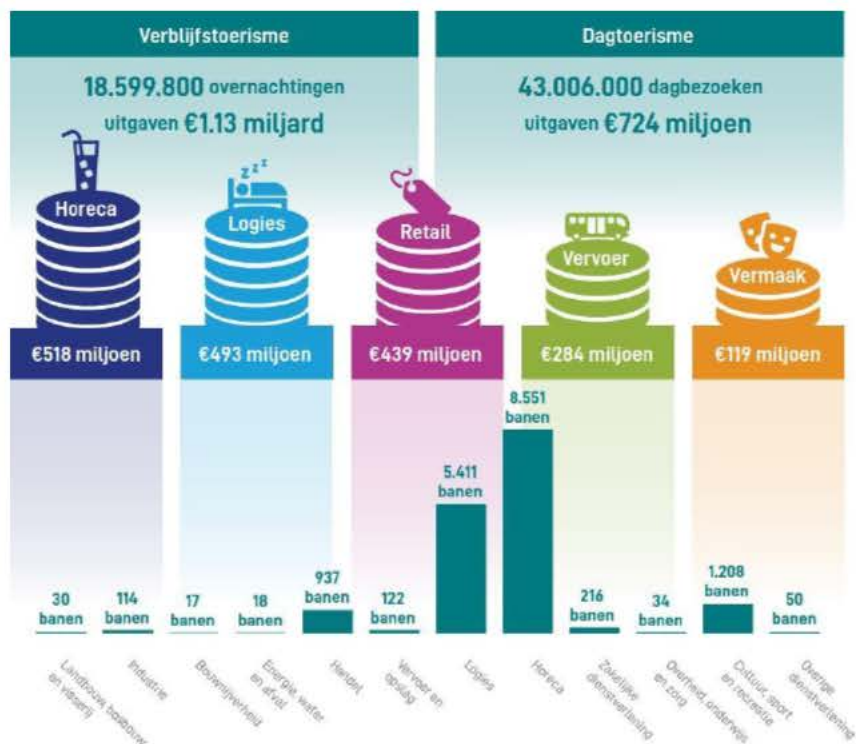
Recreatie en toerisme zijn zeer belangrijk voor Zeeland, als pijlers voor de economie, werkgelegenheid en leefbaarheid.

Circa 9,2% van de totale werkgelegenheid in Zeeland houdt verband met deze sector (16.700 banen). Het aantal overnachtingen ligt in 2018 op 18,6 miljoen en is sinds 2012 stijgend. Per jaar zijn er rond de 43 miljoen dagbezoeken, inclusief eigen inwoners.

Deze verblijfs- en dagtoeristen geven in totaal jaarlijks rond de € 1,85 miljard uit. Geld dat niet alleen besteed wordt aan logies en horeca, maar ook binnen sectoren als (detail)handel, vervoer en zakelijke dienstverlening. De vrijetijdssector is daarmee aanjager én stabiele basis voor een goede leefbaarheid en een hoog voorzieningenniveau. Zo heeft Zeeland ten opzichte van andere provincies veel horeca, winkels en supermarkten. Mede hierdoor heeft Zeeland een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Een grote impact op het toerisme aan de Zeeuwse kust is de verwachte toename tot 2030 van het aantal bezoekers, zowel van verblijfsrecreanten als dagbezoekers. De vraag is hoe Zeeland wil omgaan met deze maatschappelijke uitdaging. Een dergelijke prognose heeft immers ruimtelijk en sociaal grote effecten. Inspelen op een dergelijke prognose is belangrijk willen we de huidige kwaliteit van onze leefomgeving behouden en de ingezette koers tot versterking van Zeeuwse Kustkwaliteit bereiken.

De huidige economische crisis als gevolg van de coronamaatregelen onderschrijft het belang van een toekomstbestendige en robuuste sector die flexibel kan inspelen op veranderingen, maar ook het belang van meer inzicht in onze gasten en de impact van bezoekersstromen op natuur/landschap, economie en leefbaarheid. Hierdoor kunnen we immers bepalen of de bestemming Zeeland in balans is en welke toekomstige ontwikkelopgaven er zijn. Er is sprake van een markt, die sterk onder invloed staat van externe factoren. Een recente ontwikkeling is dat bedrijven worden overgenomen door (internationale) investeringsmaatschappijen die zich primair richten op rendement. Dit kan ten koste gaan van de maatschappelijke meerwaarde, investeringen in de (omgevings-)kwaliteit en kan leiden tot meer eenvormigheid van het toeristisch product.



Bron: H2 Kenniscentrum Kusttoerisme

Een veelzijdig aanbod

Zeeland heeft toeristen en recreanten veel te bieden. Door de kwaliteit van Zeeland als veelzijdig, waterrijk gebied met een grote diversiteit aan waterrecreatie verdient dit onderdeel van recreatie en toerisme bijzondere aandacht. Waterrecreatie biedt unieke mogelijkheden om de Zeeuwse natuur te beleven en het watersportimago (naast zon, zee en strand) te versterken. De pleziervaart heeft te maken met vergrijzing. Jongeren kopen geen nieuwe boten meer, maar als gefocust wordt op de huur van boten, zijn juist veel nieuwe gebruikers te zien. Een positieve trend is te zien binnen de funsporten (op en aan het water), waar al enige tijd een stijging gaande is (verdrievoudiging van het kitesurfen in 10 jaar tijd). Dat er in Zeeland door de toegankelijke deltastructuur mogelijkheden zijn om verschillende funsporten (kitesurfen etc.) te beleven is uniek. Dit kan het watersportimago versterken en zorgen voor het binnenhalen van een jonge(re) brede doelgroep. Het is daarom belangrijk voor heel Zeeland om, uitgaande van de kwaliteit van het landschap, te bepalen waar geschikt locaties voor funsporten mogelijk zijn. Hiervoor is samenwerking tussen Rijksoverheid, (semi-)overheden, natuurorganisaties en watersportondernemers essentieel.

Ook op het land heeft Zeeland een breed aanbod aan activiteiten. (Dag)attracties en de aantrekkingskracht van de steden dragen bij aan de spreiding van toeristen over de provincie. Naast hun aantrekkingskracht op toeristen, voorzien deze (dag)attracties in belangrijke mate in de behoefte aan ontspanning van de lokale bevolking. De verblijfsrecreatie in Zeeland is sterk gedifferentieerd. Van tent tot chalet en van hotelkamer tot strandslaaphuisjes, in elke behoefte kan worden voorzien. Ook dit is een belangrijke aantrekkingskracht van Zeeland. In de gehele sector zetten we in op een toekomstbestendige en dus duurzame sector. Eén die voorbereid is op klimaatverandering, energietransitie, anders bouwen en duurzame afvalinzameling.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1 - Beleving van gastvrij Zeeland voor de gast optimaliseren om waardering en herhaalbezoek te stimuleren.

Actie 1.1 – Versterken Zeeuwse identiteit en profilering

De Zeeuwse geografie met afwisseling van land, water, overkanten en stranden voegt aan alle andere voorzieningen een extra dimensie toe. Zeeland beschikt over de meest schone en veilige stranden van Europa en de stranden zijn van grote economische waarde voor Zeeland. Dit is echter niet vanzelfsprekend en dus moeten we ook voor de toekomst in zetten op het behoud en onderhoud van voldoende breed recreatiestrand. Zeeland heeft daarnaast een veelzijdig aanbod. De provincie scoort hoog op het gebied van (buiten)recreatie (vooral wandelen en fietsen), watersport (vooral actieve sporten, zoals kitesurfen en duiken) en gastronomie. Daarbij is de combinatie van het aantrekkelijke landschap met afwisseling tussen natuur, agrarisch landschap en historische/culturele kernen en steden, het 'decor van beleving' voor onze gasten. Zeeland is geen optelsom, want het geheel is veel meer dan de som der delen. We versterken deze onderscheidende Zeeuwse identiteit en imago. Hierbij zetten we in op het behoud en waar mogelijk versterking, van het gedifferentieerde aanbod en een spreiding van gasten in zowel tijd als ruimte.

Rolverdeling:

- Zeeuwse Marketing Organisatie (ZMO), gemeenten en bedrijven in de vrijetijdssector verzorgen marketing en promotie in samenhang met het programma van de TUA partners (Kenniscentrum Kusttoerisme & Impuls Zeeland) en de strategische agenda van TOZ.
- Erfgoed- en natuurorganisaties, terreinbeheerders en andere organisaties adviseren over de mogelijkheden tot beleven van de omgeving.
- Rijk, provincie, waterschap, gemeenten en terreinbeheerders beschermen en onderhouden de omgeving.

Actie 1.2 - Optimaliseren toegankelijkheid toeristische producten en diensten: de basis op orde We optimaliseren de toegankelijkheid van onze toeristische producten en diensten, zowel digitaal als fysiek. Ons gastheerschap (ook digitaal), onze mobiliteit en bereikbaarheid/- toegankelijkheid zijn immers van grote invloed op de beleving van Zeeland. Zodra onze gasten in Zeeland zijn, worden zij gastvrij ontvangen en krijgen zij een groot aanbod aan activiteiten waarmee het onderscheidend vermogen van Zeeland te beleven is. De toeristische informatie is zichtbaar en goed vindbaar.

De toeristische infra en toegankelijkheid van alle verschillende vormen van activiteiten en routes (wandelen, fietsen, ruiterpaden, MTB etc.) is in de basis op orde en het beheer en onderhoud, ook van de routeinformatie, is van een goede kwaliteit. De fysieke toegankelijkheid voor iedereen, ook voor minder validen, wordt vanzelfsprekend. Dit geldt niet alleen voor de kust, maar ook voor de andere delen van Zeeland. Deze infrastructuur versterkt voor onze gasten de beleving op de rand van land en water, door mogelijkheden als buitendijks fietsen, vervoer over water door veerdiensten, pontjes en goede duiklocaties. Hierdoor faciliteren we ook onze actieve en sportieve gasten. Tegelijkertijd wordt hiermee bijgedragen aan een gezonde leefomgeving. Nieuwe vormen van mobiliteit dragen in de vorm van 'slimme mobiliteit' ook bij aan terugdringen van emissies en verduurzaming. De slimme mobiliteit en goede (toeristische) infrastructuur op land en water leveren een bijdrage aan de verdeling van onze gasten over de provincie.

Rolverdeling:

- EU, Rijk, provincie, waterschap en gemeenten investeren in beheer en onderhoud van openbare infrastructuur.
- Bedrijven in de vrijetijdssector zorgen voor beheer en onderhoud van infrastructuur op recreatieterreinen en de aansluiting met de openbare infrastructuur.
- Terreinbeheerders zorgen voor beheer en onderhoud van infrastructuur in natuurgebieden.
- TOZ, TUA, bedrijven en overheden onderzoeken en testen nieuwe mobiliteitsoplossingen.

Subdoel 2 - Gezonde en vitale toeristische bedrijfstak met investeringsvermogen

Actie 2.1 - Stimuleren innovatief ondernemerschap: kwaliteitsaspecten voor een robuuste sector

Omdat het economisch model van aanbieders in het vrijetijdsdomein kwetsbaar is, bijvoorbeeld door de invloed van externe factoren zoals een economische crisis, is het belang van vitale bedrijven en een economisch 'robuuste' sector groot. De uitdaging voor de periode tot 2030 is daarom om het toerisme als bedrijfstak in Zeeland op een toekomstbestendige manier te laten doorontwikkelen. Hiervoor stimuleren we innovatief en toekomstgericht ondernemerschap. We gaan hiervoor uit van verschillende kwaliteitsaspecten. Deze zijn gericht op ruimtelijke kwaliteit (versterken natuur en landschap), economische haalbaarheid, markt en onderscheidend vermogen (benutten lokaal DNA, gedifferentieerd aanbod voor alle doelgroepen en circulair) en een sociaal maatschappelijke bijdrage en draagvlak. Zeeland blijft aantrekkelijk voor de bestaande ondernemers, maar wordt ook aantrekkelijker voor (jong) talent van buiten de regio, zonder dat dit ten koste gaat van de lokale verankering van de bedrijven. Werken en ondernemen in de sector moet aantrekkelijker worden om daarmee de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en diversiteit en continuïteit binnen de sector te bevorderen.

Rolverdeling:

- Impuls Zeeland, ondernemersverenigingen, TOZ, TUA, RUD Zeeland en gemeenten begeleiden en faciliteren ondernemers.
- Kenniscentrum Kusttoerisme, Hogeschool Zeeland en MBO Scalda ontwikkelen kennis over innovatie.
- Recreatiebedrijven, EU, Rijk, provincie en gemeenten investeren in innovatie.

Actie 2.2 - Optimaal verbinden van vraag en aanbod

De recreatiesector heeft te maken met een grotere vraag naar beleving, onderscheidende concepten, ontspanning en moderne en goed toegankelijke accommodaties en voorzieningen. Gasten komen steeds vaker, voor kortere vakanties en hebben een toenemende aandacht voor (natuur)activiteiten, gezondheid, streekproducten etc. Dit biedt kansen voor de sector tot meer vitaliteit (verbreding, rendement, bezetting etc.) en het inspelen op de jaarrondbestemming Zeeland. Dit laatste bevordert de verdeling van onze gasten in tijd (over het jaar), maar zorgt ook voor een beter toekomstperspectief voor personeel en (werk)organisatie. Kleinschaliger initiatieven, zoals bijvoorbeeld minicampings, boerderijwinkels of particulieren met kleinere vormen van verblijfsrecreatie of een theetuin, zijn een waardevolle aanvulling op het reguliere aanbod en kunnen een belangrijke extra inkomstenbron zijn voor met name agrarisch ondernemers. We benutten alle kansen door goede en innovatieve ondernemersplannen te stimuleren die vraag en aanbod zo optimaal mogelijk verbinden, met toepassing van de genoemde kwaliteitsaspecten. Hierdoor bevorderen we de differentiatie van ons toeristisch product en voorkomen we eenvormigheid en meer, uitsluitend vanuit vastgoed gedreven, verblijfsrecreatie aanbod.

Rolverdeling:

- Bedrijven in de vrijetijdsector en agrarische bedrijven ontwikkelen onderscheidende producten.
- Impuls Zeeland, gemeenten, waterschap en omwonenden adviseren over kwaliteit van nieuwe producten.
- Provincie en gemeenten monitoren en reguleren omvang en diversiteit van het aanbod.

Actie 2.3 - Ontwikkelstrategie: gebiedsgerichte aanpak en ontwikkelruimte in balans met omgeving

De schaarse ruimte in Zeeland, de (verwachte) toenemende recreatiedruk en de behoefte aan enige ontwikkelruimte in de vrijetijdsector, in combinatie met het ruimtebeslag door andere gebruikers zoals landbouw, energie, (semipermanent) wonen, natuur, waterveiligheid etc., vraagt hierbij om zorgvuldige afwegingen. Daar hoort ook bij dat bestemmingen zoveel mogelijk tijdelijk en flexibel worden toegekend. Hiermee voorkomen we onomkeerbare en ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen en behouden en versterken we de kwaliteiten van het Zeeuwse landschap. Een ontwikkelstrategie die rekening houdt met ruimtebehoeften in balans met onze omgevingskwaliteiten, is daarom belangrijk.

Voor de kustzone is in de Zeeuwse Kustvisie vastgelegd hoe we de Zeeuwse Kwaliteitskust beschermen, versterken en waar nodig herstellen. De hierin opgenomen en hiervoor genoemde kwaliteitsaspecten gelden ook voor de recreatie in de overige delen van Zeeland. Om de beoogde Zeeuwse Kwaliteitskust te bereiken zetten we in op een tweezijdige ontwikkelingsstrategie:

beschermen, versterken en beleven van bestaande kwaliteiten (natuur en landschap, (verblijfs)recreatie, water/strand en infrastructuur) gebiedsgericht ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten.

Met deze toeristische ontwikkelstrategie, uitgaande van een integrale en gebiedsgerichte aanpak op lokaal niveau, ontstaat ook ruimte voor eventuele uitbreiding van aanbod, maar altijd in balans met de omgeving. Als groei van het toerisme immers niet in balans is met de omgeving, leidt dat tot lokaal afnemend maatschappelijk draagvlak.

Onderdeel van deze ontwikkelstrategie is ook de inzet op klimaatbestendig, stikstofopgave, energieneutraal en circulair/duurzaam bouwen. Het streven is dat de sector klimaatbestendig en CO₂neutraal is en bijdraagt aan nieuwe ontwikkelingen op het gebied van klimaatadaptatie. Om deze transitie van de sector naar meer kwaliteit en verduurzaming in goede banen te leiden, definiëren we met het bedrijfsleven gezamenlijke uitgangspunten en een regionale aanpak waarbinnen deze transitie kan plaatsvinden.

Rolverdeling:

- EU, Rijk, provincie, waterschap, gemeenten en terreinbeheerders beschermen, versterken omgevingskwaliteiten en maken ze beleefbaar.
- Recreatieondernemers, gemeenten en alle andere belanghebbenden werken samen in een gebiedsgerichte aanpak op lokaal niveau.

Actie 2.4 – Gerichte aanpak waterrecreatie

Om de ontwikkelingen en kansen voor waterrecreatie in Zeeland beter in beeld te krijgen, wordt een specifiek actieprogramma met onderzoeksagenda opgesteld en uitgevoerd.

Rolverdeling:

- Kenniscentrum Kusttoerisme, TUA, TOZ, Impuls Zeeland, Hiswa-Recron, waterrecreatiebedrijven, terreinbeheerders, gemeenten en provincie stellen samen een actieplan op voor waterrecreatie.

Actie 2.5 – Passende arbeidsmarkt

De verwachte toename aan bezoekers en de gewenste kwaliteit van de sector, vraagt aandacht voor voldoende gastvrij en goed geschoold personeel en de huisvesting daarvan. We zetten daarom in op een passende arbeidsmarkt, waarbij sprake is van een goede koppeling tussen onderwijs en bedrijfsleven. Daarnaast moet werken in de vrijetijdssector een uitdagend en concurrerend carrière pad worden. **Rolverdeling:**

- Onderwijsinstellingen leiden recreatiepersoneel op door middel van praktijkonderwijs in samenwerking met de gehele toeristische sector.
- Rijk, UWV, gemeenten en provincie ondersteunen opleidingsprojecten.
- Gemeenten, ontwikkelaars, provincie en bedrijven in de vrijetijdssector faciliteren passende huisvesting voor recreatiemedewerkers.
- Bedrijven in de vrijetijdssector zorgen voor aantrekkelijke banen waarmee personeel zich op een adequate manier in het levensonderhoud kan voorzien.

Subdoel 3 - Stimuleren van een positieve bijdrage van de vrijetijdseconomie aan leefbaarheid/vestigingsklimaat en leefomgeving.

Actie 3.1 – Effecten op leefomgeving betrekken bij recreatieve ontwikkelingen

Onze leefomgeving is het fundament waarop het toerisme in Zeeland zich kan ontwikkelen. Tegelijkertijd heeft toerisme hierop allerlei effecten, zowel positieve als negatieve. Toerisme zorgt in Zeeland voor een hoog voorzieningenniveau en een goede toeristische infrastructuur, waar ook onze inwoners van profiteren. Een goed voorbeeld is het grote aantal supermarkten per 1.000 inwoners. Toerisme zorgt echter ook, vooral aan de kust, voor (toenemende) drukte. Om de aantrekkelijkheid van Zeeland als bestemming te behouden, óók met de verwachte toename van het aantal gasten, zetten we in op kwaliteit en flexibiliteit en verrassende oplossingen in plaats, vorm en tijd, die zorgen dat er ruimte wordt gevonden voor de toename van het aantal gasten zonder dat het ten koste gaat van de omgeving. Hierbij wordt proactief gewerkt aan de opgaven vanuit de energietransitie en

klimaatadaptatie. Deze oplossingen dragen allen bij aan de leefbaarheid. Ook bij kleinere vormen van verblijfsrecreatie, zoals de toename van het aantal particuliere verhuurders hebben we aandacht voor de effecten op de leefomgeving.

We zorgen voor structureel en meetbaar inzicht in de impact van het toerisme op onze economie, leefbaarheid en voorzieningenniveau, zodat ook voor onze inwoners de waarde van het toerisme bekend is en ze de positieve effecten van toerisme ervaren en onderkennen. Zorgen dat een groter deel van de toeristische besteding in de plaatselijke economie blijft circuleren is een belangrijke pijler voor "stakeholderschap". Dit bevordert het imago van onze toeristische sector en het draagvlak bij inwoners. Wel is het daarvoor belangrijk om knelpunten die op het gebied van leefbaarheid uit onderzoek blijken, daadwerkelijk te verminderen.

De positieve effecten van het toerisme op gebied van infra, werkgelegenheid en voorzieningen, leveren een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat, waardoor inwoners en bedrijven voor Zeeland worden behouden en aangetrokken. In onze toeristische campagnes maken we dan ook verbindingen met onze campagnes gericht op wonen en werken.

Rolverdeling:

- Kenniscentrum Kusttoerisme, TOZ en Impuls Zeeland maken de impact inzichtelijk van toerisme op onze economie, leefbaarheid, voorzieningenniveau en samenleving.
- De Zeeuwse Marketing Organisatie (ZMO) verbindt marketing en promotie met wonen en werken.

Subdoel 4 - Realiseren van de essentiële onderleggers voor de gewenste kwaliteitsverbetering

Om de ambities rondom de beleving van Gastvrij Zeeland, een toekomstbestendige toeristische bedrijfstak en een goede leefomgeving te bereiken, is een aantal onderleggers essentieel, namelijk samenwerking in een structurele innovatie/kennisnetwerkstructuur, een goede onderzoeksinfrastructuur en grensoverschrijdende samenwerking.

Actie 4.1 - Goed functionerende innovatie- en kennisnetwerkstructuur

Participatie van alle stakeholders, inclusief burgers, is een belangrijke pijler van de Zeeuwse Omgevingsvisie. Het is noodzakelijk de belangen van de verschillende partijen goed te borgen en af te wegen. Een goed voorbeeld hiervan is het gezamenlijk en integraal realiseren van de gebiedsontwikkelingen en -visies. We zetten daarom in op een daadkrachtige en goed functionerende innovatie- en kennisnetwerkstructuur, waarbij sprake is van een samenhangend geheel van activiteiten vanuit overheden (zowel provinciaal als lokaal), ondernemers en kennispartijen. Deze partijen trekken gezamenlijk op en verbinden de thema's uit deze Omgevingsvisie voor de genoemde doelgroepen (gasten, bedrijven en inwoners). In een samenhangende en structureel opgezette organisatiestructuur geven zij vorm aan de uitvoering van deze Omgevingsvisie en de gezamenlijke Strategische Agenda Toerisme voor Zeeland.

Rolverdeling:

- Alle betrokken partijen committeren zich aan en voeren de Omgevingsvisie en de gezamenlijke Strategische Agenda Toerisme voor Zeeland.

Actie 4.2 - Data en kennisontwikkeling

Voor een bewuste bestemming Zeeland is inzicht in de aard en omvang van de vraagstukken voor Zeeland nodig. Tot op heden is er nog onvoldoende (structureel) inzicht in de vrijetijdsector. We zetten daarom in op een krachtige kennisinfrastructuur rondom toerisme. Op die wijze hebben we kennis over de ontwikkeling van toerisme in Zeeland, de maatschappelijke betekenis en de effecten op de leefomgeving en van beleidskeuzes. Waar nodig kunnen we vervolgens bijsturen om de bestemming Zeeland in balans te houden, zowel economisch, ecologisch als sociaal. Toerismeonderzoek en -beleid zijn daarmee op elkaar afgestemd, zodat we waarborgen dat ons omgevingsgerichte beleid uitgaat van zowel bezoekers, bedrijven als inwoners.

Rolverdeling:

- Kenniscentrum Kusttoerisme, HZ, ZB en MBO Scalda ontwikkelen een krachtige kennisinfrastructuur.

Actie 4.3 - Grensoverschrijdende samenwerking

Samenwerking over de provinciegrenzen en het benutten van de kansen in Europese programma's, bieden mogelijkheden voor versterking en financiering van de gezamenlijke toeristische ambities.

Rolverdeling:

- Alle partijen investeren in internationale samenwerking.
- Overheden en ondernemers benutten de mogelijkheden van Europese programma's.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Kwaliteitsverbetering en vervanging van bestaande bedrijven in de vrijetijdsector heeft voorrang boven ontwikkeling van nieuwe locaties.
2. Werk samen en deel kosten en baten.
- Bijdragen aan klimaatadaptatie en energietransitie door energiebesparende maatregelen, opwekking van duurzame energie en waterbuffering op verblijfsrecreatieterrinen.
 - Verbetering en uitbreiding van natuur- en landschapswaarden en de mogelijkheden om de natuur te beleven dragen bij aan verbetering van het recreatief product.
 - Bij het oplossen van knelpunten in aandachtsgebieden kunnen mogelijkheden ontstaan voor nieuwe ontwikkelingen in de water- of verblijfsrecreatie, horeca, of dagattracties. Ook kunnen tijdelijke bestemmingen innovatie en verdienmodellen zonder vastgoed accommoderen.
3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
- ☐ Recreatie en toerisme bieden een onderscheidend product door aan te sluiten bij de Zeeuwse kernkwaliteiten.
4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.
- Veiligstellen, robuuster maken en ontwikkelen van het Zeeuwse Natuurlijk Kapitaal, als belangrijkste onderscheidende factor is essentieel zodat toekomstige generaties hier van kunnen blijven genieten en van kunnen leven.
 - De circulaire economie is een goed uitgangspunt voor de toeristische sector om te zorgen voor het reduceren van onnodig verbruik van grondstoffen. Zo kan men denken aan circulair bouwen, maar ook aan andere circulaire (purpose gerichte) bedrijfsprocessen en -modellen.

21. Transport en infrastructuur

Doelstelling 2030

Binnen Zeeland is de hoofdinfrastructuur in 2030 op orde.

Het doel is een mobiliteitssysteem (voor zowel personen als goederen over de weg), waarbij de steden goed bereikbaar zijn vanaf de hoofdwegen. Het onderliggende wegnennet is hiermee verknoot en biedt voor verschillende modaliteiten ruimte. De havens en industriegebieden zijn tevens multimodaal onderdeel van het mobiliteitssysteem. Buisleidingen verbinden industriële clusters, binnen en buiten de provincie. Een systeem van buisleidingen voor bijvoorbeeld het transport van koolstofdioxide en waterstof in de Kanaalzone en het Sloegebied draagt bij aan de ambities te komen tot een klimaat neutrale haven.

Hoofdwegen personen- en vrachtverkeer

Conform het wegcategoriseringsplan beschikt de provincie in 2030 over een betrouwbaar netwerk van hoofdwegen, waarbij de inrichting van deze wegen voldoet aan de richtlijnen van de Basiskennmerken Wegontwerp (CROW). Verkeersfunctie en vormgeving van de hoofdwegen zijn met elkaar in lijn gebracht, zodat recht wordt gedaan aan het gebruik daarvan. De hoofdwegen, zoals de A58, N256, N57, N59, N61 en N62, hebben voldoende capaciteit om de op dat moment aanwezige intensiteiten te verwerken. Het onderliggend wegnennet heeft continue aandacht om verbeteringen aan te brengen conform de richtlijnen ten behoeve van doorstroming en verkeersveiligheid. Doel is om het autogebruik van woon-werkverkeer voor een deel via de (snelle) fiets een volwaardig alternatief te

bieden. Enkele snelfietsroutes zijn in 2030 aangelegd, bijvoorbeeld de route tussen Terneuzen en de grens met Vlaanderen bij Zelzate. Ook hebben er investeringen plaatsgevonden op het gebied van mobiliteitsmanagement ten behoeve van talking traffic, gedragsverandering, autonoom rijden, autonoom varen en modal shift van personenvervoer (toeristische mobiliteit).

Tevens worden gevaarlijke stoffen, voor zover alternatieve tracés beschikbaar zijn, zo min mogelijk door woongebieden vervoerd. Risico's bij transport worden zoveel mogelijk beperkt. De infrastructuur is op moderne en betrouwbare wijze verbeterd zodat er geen emissie plaatsvindt.

Vaarwegen

De meeste vaarwegen in de provincie Zeeland zijn geschikt voor binnenvaartschepen (container- en duwvaart) van minstens 4.500 ton. Hiermee vormen de Zeeuwse vaarwegen een onderdeel van de verbinding Rotterdam – Parijs. Gezien de ontwikkelingen van de Antwerpse haven wordt ingezet op het verder optimaliseren van de Westerschelde als vaarweg ten behoeve van de duurzame ontwikkeling van de Scheldehavens. Het Kanaal door Walcheren wordt door de Provincie beheerd.

Vanuit de Europese Unie is, aan de hand van een in juni 2019 in werking getreden Implementing Act, het doel gesteld om in 2030 de verbinding Seine – Schelde gereed te hebben als onderdeel van het moderne vaarwegennetwerk. De realisatie van de nieuwe zeesluis bij Terneuzen draagt bij aan een verbeterde binnenvaartverbinding naar Vlaanderen en het noorden van Frankrijk tot aan Parijs.

Spoorwegen

De bestaande spoorwegen worden uitgebreid om tussen Zeeland en aangrenzende provincies, binnen en buiten Nederland, een multimodale transportcorridor te faciliteren en duurzaam te laten groeien.

In 2030 wordt de Zeeuwse Lijn door twee treinverbindingen met de Randstad en Noord-Brabant gebruikt. De in 2021 opgestarte nieuwe intercityverbinding van en naar de Randstad heeft zijn nut bewezen en is een vast onderdeel van de landelijke dienstregeling geworden. De kleine en grote stations blijven door sprinters binnen Zeeland en richting West-Brabant met elkaar verbonden. Een versnelling Zeeland – zuidelijke Randstad via de sprinters blijft het doel. De grote stations zijn daarnaast mobiliteitsknooppunten, zodat ook vanaf hier robuuste noord-zuid gerichte HOV-lijnen functioneren. Tevens is de nieuwe spoorlijn voor goederenvervoer Gent – Terneuzen in 2030 gerealiseerd, die mogelijk ook kan worden gebruikt voor personenvervoer. Bij het ontwerp van de verbinding wordt zorgvuldig omgegaan met effecten op mens en omgeving.

Buisleidingen

Voor CO₂-reductie doelstellingen van de industrie zijn buisleidingen essentieel. In 2019 is de noodzaak voor grootschalige buisleidinginfrastructuur in en om het havengebied onderzocht (project CUST). Voor het Zeeuwse havencluster is behoefte aan met name infrastructuur voor transport van CO₂ en waterstof, maar er zullen ook leidingen nodig zijn voor synthetische nafta en warmte. Er zijn tracés getekend waar deze buisleidingen het best kunnen komen. De provincie zet zich in voor planologische en juridische borging van de tracés (grensoverschrijdend). In 2030 is in het havengebied van North Sea Port het buisleidingnetwerk, dat tussen bedrijven vloeistoffen en gassen uitwisselt (circulair/klimaat) uitgebreid. Ook zal het buisleidingnetwerk vanuit het havengebied aansluiten op buiten de provincie gelegen industriële clusters (nationaal en grensoverschrijdend).

Elektriciteitsnet

Binnen Zeeland is het hoofdnetwerk in 2030 op orde. Door verduurzaming van de industrie (energietransitie) ontstaat wel een verzwaring van het elektriciteitsnet, met name via hoogspanning van 150 kV en 380 kV verbindingen. Dit is een continu aandachtspunt. Zeeland zal fungeren als stopcontact voor offshore windmolenparken.

Vliegvelden en luchtvaart

Vanaf vliegveld Midden Zeeland wordt per helikopter naar offshore windmolenparken gevlogen. In het algemeen geldt dat helikopters en vliegtuigen niet onnodig over stedelijk gebied mogen vliegen.

Subdoel 1: De capaciteit van de weginfrastructuur is voldoende om de verwachte toename van het verkeer op te vangen.

Subdoel 2: De industriegebieden en steden zijn multimodaal ontsloten via weg, water, spoor en buisleidingen.

Subdoel 3: De capaciteit van het elektriciteitsnet is vergroot om de energietransitie te faciliteren. Indicatoren:

Capaciteit op weg, water, spoor, buisleidingen en elektriciteitsnet **Huidige**

situatie

Overzicht bestaand hoofdnetwerk infrastructuur in Zeeland:

(PM KAART VAN MAKEN VOOR ONDERSTAANDE)

Hoofdnetwerk infrastructuur van hoofdwegen, vaarwegen railwegen, kabels en leidingen en vliegveld. Deze hebben verbindingen met rijkswegen, Vlaamse netwerken, vaarwegen naar Rotterdamse haven en treinverbindingen naar randstad.

- **Hoofdwegen personen- en vrachtverkeer**
Rijksweg A58, N57/N59 (Dammenroute), N62/N61 (Sloeweg/Tractaatweg), A256/N256 (Midden Zeeland route), N289 (Oude Rijksweg parallel aan A58, uitwijkroute voor calamiteiten A58), N255 (Oost westweg op Noord-Beveland), N290 (Terneuzen – grens Kapellebrug in Zeeuws-Vlaanderen), N253 (Schoondijke – grens Sluis in Zeeuws-Vlaanderen)
- **Vaarwegen**
Westerschelde, Kanaal door Walcheren, Kanaal Terneuzen – Gent (Sluis bij Terneuzen in realisatie), Kanaal door Zuid-Beveland, Oosterschelde en Volkerak, Schelde – Rijnverbinding
- **Spoorwegen**
Zeeuwse Lijn, Vlissingen-Oost met Sloelijn en Kanaalzone
- **Kabels en leidingen**
Gevaarlijke stoffen door buisleidingen en boven- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen (150 kV en 380 kV)
- **Vliegvelden en luchtvaart Vliegveld Midden Zeeland**
- **Havens**

Naast het hiervoor beschreven hoofdnetwerk infrastructuur in Zeeland sluit er een aantal hoofdwegen aan op de provincie die tevens relevant zijn binnen dit netwerk. Dat zijn de Rijkswegen A4, A15, A17, en de Vlaamse wegen A11, Expressweg E34 en R4. Daarnaast zijn er relevante vaarwegen, zoals Volkerak, Hollands Diep, Dordtsche Kil, Oude Maas (verbinding met haven Rotterdam). Ook het spoor richting West-Brabant en verder naar de Randstad is een relevante verbinding.

Trends en ontwikkelingen

Zeeland kent een hoofdnetwerk infrastructuur van hoofdwegen, vaarwegen, railwegen, kabels en leidingen en een klein vliegveld. Dit netwerk heeft verbindingen met rijkswegen, Vlaamse netwerken, vaarwegen naar de Rotterdamse haven en treinverbindingen naar Brabant en de Randstad. De ontwikkelingen van autonoom en elektrisch rijden en Mobility as a Service (MaaS) zullen mogelijk effect hebben op het gebruik en de inrichting van weginfrastructuur. Een provinciedekkend systeem van laadpunten voor elektrisch rijden wordt nagestreefd. Versterking van de transportcorridor Rotterdam – Antwerpen is noodzakelijk. Er is een toenemende behoefte van transport van vloeibare en gasvormige goederen in plaats van traditionele vormen.

De bereikbaarheid en doorstroming van het wegverkeer zijn de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd door diverse projecten, zoals de Westerscheldetunnel, Sluiskiltunnel, verdubbeling van de Sloeweg en Tractaatweg.

Zeker tot 2030 zal in Zeeland het verkeer op de weg toenemen door de (beperkte) groei van de bevolking, het toerisme en het wegtransport. Over het woon-werkverkeer zijn anno 2020 lastig uitspraken te doen. Als gevolg van de coronacrisis die de wereld treft heeft het thuiswerken wel een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Dit heeft zijn weerslag op de omvang van het woon-werkverkeer, dat duidelijk is afgenomen. Anno 2020 valt nog niet te zeggen of dat effect blijvend is. Nieuwe technieken als 5G maken thuiswerken in de nabije toekomst voor diverse kantoor gerelateerde

sectoren nog gemakkelijker. Afwisselend thuis en op kantoor werken, ligt vooralsnog het meest voor de hand. Andere technieken en instrumenten zoals deelauto's en toepassing van mobility as a service kan het autogebruik verminderen.

De verkeersdruk op de A58 en knooppunt A58/A4 (Markiezaat) neemt toe door het grotere aantal verkeersbewegingen. Incidenten en piekdagen leiden tot grote verstoringen omdat de infrastructuur naast het hoofdnetwerk deze rol slechts beperkt kan overnemen. Zeker voor hulpdiensten kan dit problematisch zijn. Ook bij grote incidenten zijn de vluchtroutes (vanuit Zeeland) beperkt.

De energietransitie zal zorgen voor een grotere elektrificatie en een verandering naar andere grondstoffen (meer circulair, meer biobased producten, groene waterstof, etc). Dit heeft zijn effect zowel voor 2030 als tussen 2030 en 2050 op transport en infrastructuur. Het hoofdnet elektriciteit (150 kV en 380 kV) is momenteel niet toegerust op de opgave rondom energietransitie. Naast versterking van de lijn boven de Westerschelde, is ook een nieuwe verbinding in Zeeuws-Vlaanderen nodig.

Toename van vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en vaarwegen is een aandachtspunt. Transport van waterstof vraagt om nieuwe normen op het gebied van veiligheid. Toenemende behoefte aan alternatieve vormen voor transport van vloeibare goederen (vloeistoffen/gassen) vraagt om aanpassing van de buisleidinginfrastructuur.

Het goederenvervoer (inclusief transport gevaarlijke stoffen) door vrachtwagens neemt al jaren toe. Vrachtwagenparkeren dient gefaciliteerd te worden. Dit maakt deel uit van planvorming voor een 'Central Gate' nabij het Sloegebied ter hoogte van Vlissingen-Oost en er komt mogelijk een locatie in Zeeuws-Vlaanderen.

Meer dan 58% (in 2019) van het transport in Zeeland gaat via binnenvaartschepen. Met de uitbreiding van de capaciteit van de Volkerak en Krammersluizen is een belangrijk knelpunt verdwenen.

Het transport per spoor is in Zeeland nog gering van omvang (10% in 2019). Dat heeft o.a. te maken met twee knelpunten, namelijk met de missende directe verbindingen met Antwerpen (Veza) en Gent (RGT). Er is wel een toename te verwachten van het vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en vaarwegen.

Verdere verwachtingen zijn een doorontwikkeling van bedrijvigheid en modal shift Kanaalzone (Rail Gent – Terneuzen, fietssnelweg Zelzate – Terneuzen). Daarnaast een toenemende aandacht voor milieukwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid, circulariteit.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1: De capaciteit van de weginfrastructuur is voldoende om de verwachte toename van het verkeer op te vangen.

Actie 1.1 - Inrichting hoofdwegennet conform wegcategoriseringsplan uit 2016

Rijkswaterstaat, provincie, waterschap, gemeenten en North Sea Port zijn de beheerders van het wegennet in Zeeland. Het waterschap heeft in Zeeland veruit de meeste wegen in beheer en onderhoud. Goed wegbeheer is een voorwaarde voor optimale benutting van de capaciteit van de wegen in Zeeland.

Rolverdeling:

- Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor beheer van de rijkswegen.
- Provincie, waterschap en gemeenten zijn beheerders van de regionale en lokale wegen. NSP is verantwoordelijk voor de wegen in het havengebied.
- De wegbeheerders monitoren de verkeersintensiteit en nemen maatregelen om doorstroming te verbeteren.
- De wegbeheerders ontsluiten bestaande grootschalige bedrijventerreinen, binnenhavens en winkelcentra via het kwaliteitsnet goederenvervoer.
- Initiatiefnemers of vergunningverleners investeren in aanpassing van de infrastructuur als bijkomend extra verkeer niet past bij het bestaande infrastructurele netwerk.
- Weggebruikers kunnen door goed weggedrag bijdragen aan doorstroming op alle wegen.

Actie 1.2 - Verbeteren fietsverbindingen voor de korte afstand Rolverdeling:

- Provincie, waterschap en gemeenten zijn beheerders van de regionale en lokale wegen met bijbehorende fietspaden.
- De provincie vervult een coördinerende rol met gemeenten en waterschap voor het verbeteren van de fietspaden in de hele provincie, zodat aangesloten wordt op huidige trends en ontwikkelingen. Vanuit het landelijke Uitvoeringsprogramma Tour de Force vindt daarbij ondersteuning plaats.

Subdoel 2: De industriegebieden en steden zijn multimodaal ontsloten via weg, water, spoor en buisleidingen.

Actie 2.1 - Beheer, onderhoud en uitbreiding capaciteit waterwegen Rolverdeling:

- Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor beheer van de waterwegen.
- Rijkswaterstaat, provincie, North Sea Port, waterschap en gemeenten zijn beheerders van de waterwegen.
- RUD en veiligheidsregio adviseren over veiligheid voor mens en omgeving.

Actie 2.2 - Beheer, onderhoud en uitbreiding capaciteit spoorwegen Rolverdeling:

- ProRail is verantwoordelijk voor aanleg, beheer en onderhoud van het spoorwag.
- Rijk, Vlaanderen, provincie, gemeenten en North Sea Port werken samen aan verbetering van de spoorverbinding in de Kanaalzone (RGT) en onderzoeken de realisatie van een directe verbinding tussen de Zeeuwse lijn en Antwerpen (Veza).
- RUD en veiligheidsregio adviseren over veiligheid voor mens en omgeving.

Actie 2.3 - Beheer, onderhoud en uitbreiding capaciteit buisleidingenstelsel Rolverdeling:

- Rijk, provincie en gemeenten stellen kaders vast voor aanleg en exploitatie van buisleidingen.
- RUD en veiligheidsregio adviseren over veiligheid voor mens en omgeving.

Subdoel 3: De capaciteit van het elektriciteitsnet is vergroot om de energietransitie te faciliteren.

Actie 3.1 - Beheer, onderhoud en uitbreiding elektriciteitsnet Rolverdeling:

- Rijk, provincie en gemeenten stellen kaders vast voor aanleg en exploitatie van het elektriciteitsnet.
- Netbeheerder Tennet zorgt voor aanleg, beheer en onderhoud van het hoogspanningsnet, reguleert afstemming van vraag en aanbod en de koppeling met het Europese netwerk.
- RUD en veiligheidsregio adviseren over veiligheid voor mens en omgeving.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Het bestaande infrastructuurnetwerk is in veel gevallen leidend voor nieuwe ontwikkelingen. Door concentratie van bijvoorbeeld bedrijvigheid, detailhandel en wonen, neemt de noodzaak voor nieuwe aanleg van infrastructuur af en daarmee het ruimtebeslag. Daarnaast wordt bestaande infrastructuur beter benut. In de Omgevingswet is dat vastgelegd in artikel 4.2 lid 1, waarbij is bepaald dat door een gemeente voor haar grondgebied regels worden gesteld ten behoeve van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
- Door bundeling van nieuwe infrastructuur met bestaande boven- en ondergrondse infrastructuur wordt ruimte bespaard.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Samenwerking tussen de wegbeheerders kan voordelen opleveren
- Slimmer gebruik van infrastructuur door samenwerking met diverse sectoren verlaagt kosten voor aanleg en onderhoud.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- ☐ Het verbeteren van de fietsinfrastructuur heeft een positieve invloed op wat Zeeland te bieden heeft voor toerist en inwoners.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- ☐ Het stimuleren van vervoer met duurzame modaliteiten (spoor, vaarweg, buisleiding) heeft een gunstig effect op de realisatie van klimaatdoelstellingen en milieudoelen.

22. Visserij

Doelstelling 2030

In 2030 zijn flinke stappen gezet in de richting van een economisch gezonde en duurzaam opererende visserijsector. De sector is goed en modern toegerust en houdt in zijn bedrijfsvoering rekening met natuurwaarden.

Indicatoren:

- Omzet en toegevoegde waarde
- Aantal banen (2019: 902 volgens Ribiz)

Huidige situatie

De visserijsector is de oudste gebruiker van de Noordzee en de kustwateren. Sinds mensenheugenis wordt gevestigd op soorten als haring, tong, schol, kabeljauw en paling maar ook op schaal- en schelpdieren als gamalen, kreeft, mosselen, oesters en kokkels.

De Zeeuwse visserijsector levert een bijdrage aan de voedselvoorziening van de wereldbevolking in de vorm van kwalitatief hoogwaardig, duurzaam gevangen en gekweekte vis, schaal- en schelpdieren. De sector richt zich in toenemende mate op innovatieve methoden van vangst en kweek om zo binnen de randvoorwaarden te werken die maatschappij en ecologie stellen.

De Zeeuwse visserijsector is op te delen in een aantal deelsectoren, te weten de zee- en kustvisserij, de mossel- en oesterkweek, de visserij met vaste vistuigen op voornamelijk kreeft en paling en de sportvisserij op schubvis.

Er zijn 30 Zeeuwse kotters actief in de zee- en kustvisserij. Tong is de belangrijkste doelsoort. Daarnaast zijn gamalen, schol, bot en tarbot belangrijk voor de Zeeuwse visserij.

De mosselsector bestaat uit circa 50 kwekers (al dan niet samenwerkend met handelsbedrijven). De totale productie bedraagt circa 500.000 Mosselton (50 miljoen kilo) per jaar. De Waddenzee en de Oosterschelde vormen de kweekgebieden.

Mosselhangcultuur wordt in de Oosterschelde beoefend door een zevental bedrijven. De totale productie bedraagt circa 2,5% van de totale mosselproductie in Nederland.

De oestersector bestaat uit circa 30 kwekers die deels ook handelaar zijn. De kweekgebieden worden gevormd door de Oosterschelde, de Grevelingen en het Veerse Meer. De jaarlijkse productie is als gevolg van ziekten en plagen sterk teruggelopen en bedraagt nog circa 15 miljoen creuses en 1 miljoen platte oesters.

Circa 40 vissers zijn actief in de visserij met vaste vistuigen zoals fuiken, kubben, korven en staand want. Deze visserij vindt met name plaats op de Oosterschelde, de Grevelingen, het Veerse Meer, het Volkerak-Zoommeer, de Westerschelde en de Voordelta. Jaarlijks wordt circa 35.000 kilo kreeft gevangen.

Yerseke is het handels- en verwerkingscentrum voor schaal- en schelpdieren in Noord-West Europa met importen uit onder andere Ierland, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Portugal en Canada en export naar België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Centraal Europa en Hong Kong. Er is een dagelijkse logistiek naar adressen in deze landen. Het gaat om handels- en verwerkingsbedrijven met een omzet van € 350 miljoen.

Sportvisserij is uit economisch perspectief een belangrijke deelsector binnen de Zeeuwse visserij. Vele tienduizenden recreanten en toeristen beoefenen deze vorm van vrijetijdsbesteding in onze provincie. Zowel vanaf de kant als vanaf de (opstap-)boot wordt gevist. Bootverhuurders, hengelsportzaken, aasverkopers, verhuurders van recreatiewoningen en horecagelegenheden in onze provincie hebben daar de revenuen van.

Het Europese besluit uit 2019 om geen vergunningen te verlenen voor de pulvisserij heeft verstrekende negatieve gevolgen voor de Nederlandse en Zeeuwse vissersvloot. Ook de Brexit, het ruimtebeslag op de Noordzee en de aanlandplicht leiden tot negatieve gevolgen. Deze negatieve vooruitzichten leiden tot verminderde inkomsten, sterk gestegen uitgaven en daarmee tot een afname van de beschikbaarheid van personeel. Klimaatverandering zal leiden tot het wegtrekken van bepaalde vissen naar koudere wateren en de introductie van nieuwe soorten uit warmere wateren. De wereldwijde vraag naar kwalitatief goed, eiwitrijk voedsel zal als gevolg van de groeiende wereldbevolking in de toekomst stijgen. Door bovengenoemde oorzaken zal de Zeeuwse kottervloot niet kunnen profiteren van de stijgende vraag.

De mosselsector kent afwisselend goede en magere jaren. Toegenomen arbeid door met name de oogst van mosselzaad in de waterkolom leidt tot hogere kosten die niet of nauwelijks gecompenseerd worden door hogere inkomsten. De productie (collecteren mosselzaad en opkweek ervan op percelen) gebeurt op basis van convenantsafspraken in de Waddenzee met de ngo's en het ministerie LNV. In 2020 is het convenant afgelopen. Klimaatverandering zal voor zowel de mossel- als de oestersector gevolgen hebben. Met name de introductie en de verschijningsfrequentie van invasieve exoten vormt een belangrijk aandachtspunt voor de schelpdierkweek.

Om de gevolgen van de invasieve oesterboorder te beperken wordt in de Oosterschelde geëxperimenteerd met de kweek van oesters op 'tafels'. Hiertoe is 50 hectare in het oostelijk deel van de Oosterschelde aangewezen door het ministerie LNV. In de Grevelingen vormt de waterkwaliteit met name in warmere periodes een voortdurend punt van zorg. Zuurstofloosheid leidt tot grote sterfte onder de oesters en ander zeeleven.

De 39 vergunningen voor de visserij met vaste vistuigen in de Oosterschelde wordt door een groot deel van de vissers als te veel ervaren. De grote concurrentie om ruimte op de vrije gronden in de Oosterschelde is één van de negatieve gevolgen ervan. Over de vraag in hoeverre dit gevolgen heeft voor de kreeftenpopulatie verschillen de meningen. De waarnemingen in de praktijk zijn niet eenduidig wat dat betreft. Het ontbreken van bestandsinventarisaties doet zich hier voelen. Dit is een onderwerp waaraan de sector aandacht besteedt in een Transitieplan.

Handel en verwerking

De handels- en verwerkingsbedrijven hebben te maken met een consolidatie bij de inkopers als retailers en groothandel met als gevolg lage prijzen voor verwerker en primaire producent. Voor de handel is voedselveiligheid, grondstofzekerheid (ook in Nederland en Zeeland) en kosteneffectiviteit essentieel. Ook de handel heeft grote zorgen over de gevolgen van de Brexit. De zorgen omtrent klimaatverandering brengt kansen voor de afzet van schaal- en schelpdieren. De productie van schelpdierewit is uiterst duurzaam. Promotie ervan onder met name jongeren biedt kansen voor vergroting van de consumptie.

Neerwaartse trends vispopulaties en gevolgen voor de sportvisserij

De mogelijkheden voor sportvisserij in de Deltawateren lopen terug. De vispopulaties in de Oosterschelde, het Veerse Meer en andere Deltawateren vertonen een negatieve trend. De Deltawerken, klimaatverandering, onduidelijkheid over de draagkracht van de watersystemen en de aanwezigheid van een omvangrijke zeehondenpopulatie zijn hiervan mogelijke oorzaken. In 2019 zijn de voorbereidingen getroffen voor het opnieuw starten van de monitoring die inzicht dient te verschaffen in de draagkracht van de Oosterschelde en Grevelingen.

Acties om doelen te realiseren

Het doel voor 2030 is dat er flinke stappen gezet zijn op weg naar een rendabel, duurzaam opererend visserijcluster. Waarbij wordt toegewerkt naar een moderne, goed uitgeruste, economisch gezonde en duurzaam opererende visserijsector die in zijn bedrijfsvoering rekening houdt met de natuurwaarden.

Actie 1: Brandstofbesparing en het vergroten van selectiviteit van de kottervisserij **Rolverdeling:**

- De kottervisserij zet in op besparing van brandstof en selectiviteit
- De provincie werkt samen met visserijbedrijfsleven, de ngo's, kennisinstellingen en andere overheden en is hiermee verbinder in het netwerk
- De provincie kan financiële middelen inzetten wanneer dat nodig is

Actie 2: De schelpdiersector heeft langlopende afspraken gemaakt over de uitbreiding van kweek in de kuststrook, grote Zeeuwse Wateren en de Noordzee **Rolverdeling:**

- De schelpdiersector maakt afspraken
- De provincie werkt samen met visserijbedrijfsleven, de ngo's, kennisinstellingen en andere overheden en is hiermee verbinder in het netwerk
- De provincie kan financiële middelen inzetten wanneer dat nodig is

Actie 3: Uitontwikkeling van kweek van oesters op tafels waardoor het totale ruimtebeslag wordt beperkt **Rolverdeling:**

- De oestersector heeft de kweek van oesters op tafels inmiddels uitontwikkeld
- De provincie werkt samen met visserijbedrijfsleven, de ngo's, kennisinstellingen en andere overheden en is hiermee verbinder in het netwerk
- De provincie kan financiële middelen inzetten wanneer dat nodig is

Actie 4: Maken van sluitende afspraken over de inventarisatie van de populatie, restocking, verdeling van de vrije gronden en andere relevante zaken **Rolverdeling:**

- De paling- en kreeftenvisserij in de Oosterschelde, Grevelingen en Veerse Meer werken samen en maken afspraken
- De provincie werkt samen met visserijbedrijfsleven, de ngo's, kennisinstellingen en andere overheden en is hiermee verbinder in het netwerk
- De provincie kan financiële middelen inzetten wanneer dat nodig is

Actie 5: Monitoring van de draagkracht van de Deltawateren voor het inschatten van de maximaal mogelijke productie **Rolverdeling:**

- Rijkswaterstaat zorgt voor de monitoring
- De provincie werkt samen met visserijbedrijfsleven, de ngo's, kennisinstellingen en andere overheden en is hiermee verbinder in het netwerk
- De provincie kan financiële middelen inzetten wanneer dat nodig is

Actie 6: Opruimen van afval op de Noordzee en de kustwateren ("Fishing for Litter") **Rolverdeling:**

- De visserijsector ruimt afval op in de Noordzee en kustwateren en zorgt dat het wordt ingebed in de bedrijfsvoering
- De provincie werkt samen met visserijbedrijfsleven, de ngo's, kennisinstellingen en andere overheden en is hiermee verbinder in het netwerk
- De provincie kan financiële middelen inzetten wanneer dat nodig is

Actie 7: Zoeken naar nieuwe, rendabele productielocaties voor de schelpdiersector, waarbij tevens de natuurwaarden van intertidale gebieden in het kader van Natura2000 verhoogd wordt **Rolverdeling:**

- De schelpdiersector onderzoekt locaties
- De provincie werkt samen met visserijbedrijfsleven, de ngo's, kennisinstellingen en andere overheden en is hiermee verbinder in het netwerk
- De provincie kan financiële middelen inzetten wanneer dat nodig is

Actie 8: Terugdringen gebruik lood in sportvisserij (loodvrij vissen) **Rolverdeling:**

- Natuurmonumenten en sportvisserij stimuleren loodvrij vissen in navolging van de GreenDeal.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Er wordt gezocht naar synergie tussen natuur en visserij

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Voor de overgang naar duurzame visserij, het verbreden van de economie in kustgemeenschappen en voor het creëren van nieuwe werkgelegenheid en betere levenskwaliteit in Europese kusten is een apart programma.

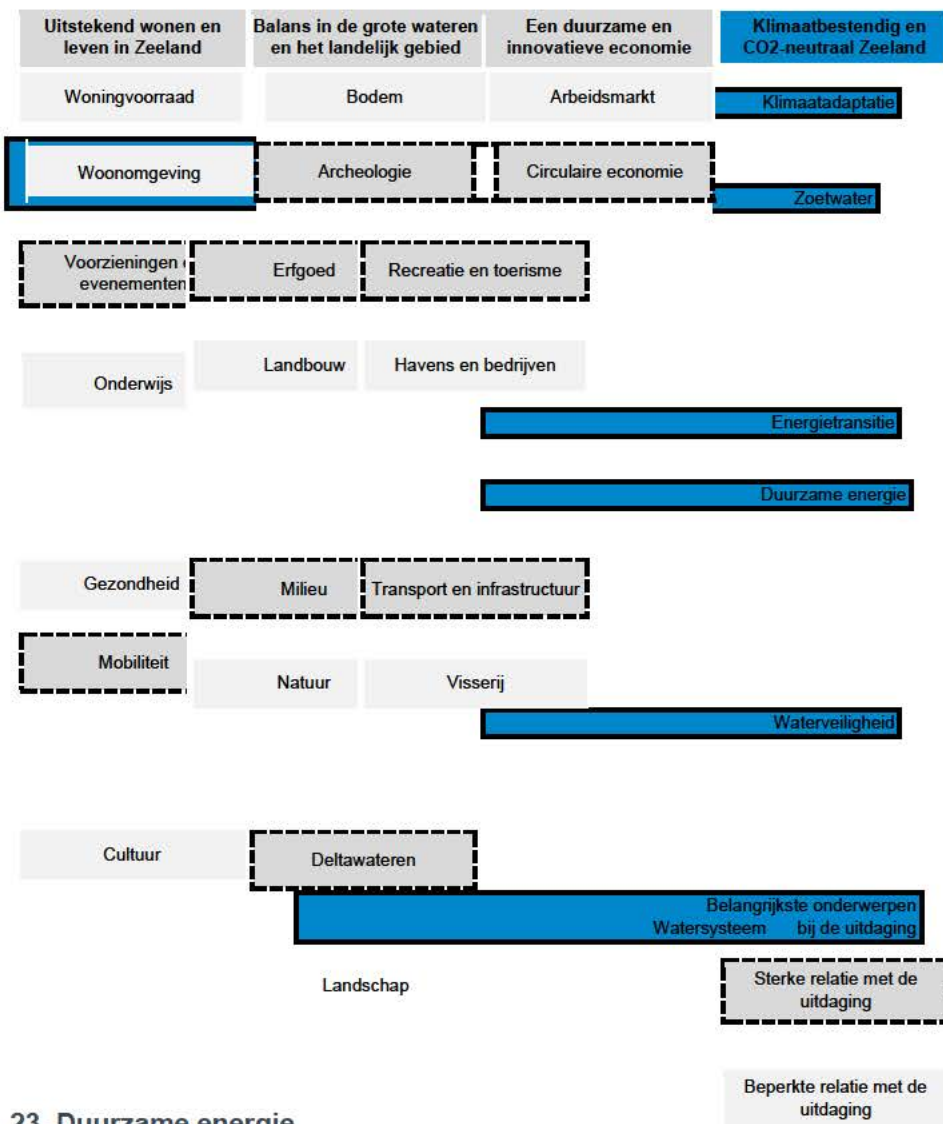
3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Visserij is een kenmerkend onderdeel van de Zeeuwse cultuur en economie

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

(...)

Bouwstenen van KLIMAATBESTENDIG EN CO2-NEUTRAAL ZEELAND



23. Duurzame energie

Doelstelling 2030

Maximale ontwikkeling productie hernieuwbare energie.

Wind en zon gaan een hoofdrol spelen in het verduurzamen van de elektriciteitsvoorziening. Daar zijn windparken op zee én zonne- en windparken op land voor nodig. Energie uit water, zoals het benutten van de kracht van het getij, heeft potentie maar vraagt nog veel doorontwikkeling. Op dit moment produceren we in Zeeland al 50% van onze stroom met de wind en de zon. De elektriciteitsopgave is om maximale ontwikkeling van duurzame energie in Zeeland te faciliteren (minstens 11 PJ aan hernieuwbare energie in 2030), knelpunten en aanpassingen in het elektriciteitsnet in beeld te brengen en na te denken over meer flexibiliteit in het energiesysteem van de toekomst.

Indicatoren:

- Geproduceerde hernieuwbare elektriciteit in Zeeland (wind: 1020 kWh in 2018)
- Opgesteld vermogen in Zeeland (wind op land: 570 MW in 2020)

Huidige situatie

Wind op land

Voor windenergie op land is een groei tot 700 MW in 2030 de ambitie. Eind 2020 zal in Zeeland 570 MW aan opgesteld vermogen windenergie beschikbaar zijn.

Voor windenergie is concentratie van de windturbines op een aantal locaties het uitgangspunt, om de ruimtelijke impact te beperken. Deze locaties bevinden zich op of bij grootschalige industrieterreinen en op en bij grootschalige infrastructurele werken. De turbines staan voornamelijk op concentratielocaties die in het Omgevingsverordening zijn aangewezen, maar het is ook mogelijk om enkele extra projecten toe te voegen (zie kaart, bron: RES 1.0). Hiermee wordt ruimte geboden om de realisatie van de duurzame energie ambitie mogelijk te maken.

De aangewezen locaties zijn vanuit initiatieven in het verleden tot stand gekomen maar er zijn meer mogelijkheden zonder de concentratiegedachte geweld aan te doen. Daarom wordt ruimte geboden voor enkele extra projecten wanneer deze aansluiting zoeken bij grote infrastructuurlijnen als bijvoorbeeld waterkeringen langs de grote wateren. Dit beleid heeft geen betrekking op windturbines met een maximale tiphoogte tot 21 meter. Dergelijke turbines zijn primair een zaak van de gemeenten.



Kaart 11: Concentratielocaties windenergie en bestaande windturbines.

Zonne-energie

Voor zonne-energie is de ambitie 1000 MW in 2030, bij voorkeur op daken en aanvullend met projecten op land en water. Uit berekeningen van ECN blijkt dat het bruto vermogen van zon op Zeeuwse daken ca. 2600 MW bedraagt. Netto wordt dit geschat op ca. 700 MW (niet alle daken zijn immers geschikt). Het provinciaal beleid voor zon op land en water is een regeling op hoofdlijnen en de uitwerking tot op projectniveau vindt door de gemeenten plaats.

Met alleen zon op dak kan mogelijk onvoldoende vermogen gerealiseerd worden. Aanvullend kunnen zonprojecten worden gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied of in combinatie met andere functies. Hiermee wordt ruimte geboden voor zonne-energie, maar wel met behoud van omgevingskwaliteit, zorgvuldig ruimtegebruik en behoud van de agrarische functie van gronden in het buitengebied. Daarom is gekozen voor een opzet waarbij zonne-energie kan worden gecombineerd met andere reeds aanwezige functies zoals bedrijfsterreinen, glastuinbouw, nutsvoorzieningen, stortplaatsen, zonneparken, windmolens, infrastructuur of op water. Gemeenten dragen binnen het zonbeleid naar mogelijkheid bij. Voor water geldt dan aanvullend dat aangetoond moet worden dat er geen negatieve effecten zijn voor natuur, recreatie, waterkwaliteit en visserij. Ook voor zonprojecten geldt dat het maatwerk aan de gemeenten wordt overgelaten.

Energie uit water

In het kader van de RES zijn de kansen en mogelijkheden in Zeeland onderzocht van energiewinning uit water. Energie uit water kan naar schatting ruim 100 MW bijdragen. Drie technologieën blijken het meest kansrijk voor de regio: getijden- of stromingsenergie, zoet-zoutenergie en thermische energie. Met name zoet-zoutenergie (via osmose) kan een grote bijdrage leveren en is in principe overal toepasbaar waar een harde scheiding tussen zoet en zout water aanwezig is. Provincie, gemeenten en maatschappelijke partners werken samen aan benutting van de kansen.

Biomassa als brandstof

Diverse studies laten zien dat het potentieel aan beschikbare biomassa in Zeeland beperkt is. Het is mogelijk om op grote schaal biomassa via de Zeeuwse diepzeehavens te importeren, maar dit is niet onomstreden. Houtkap voor de productie van houtpellets bijvoorbeeld, kan veel impact hebben op landschap en biodiversiteit ter plekke. Ook wordt getwijfeld aan de CO₂-neutraliteit van houtverbranding.

Biomassavergisting

Biomassavergisting van reststromen (niet zijnde hout) is een vorm van duurzame energieopwekking met potentie in Zeeland. De opgewekte methaan en elektriciteit kunnen aan de bestaande gas- en elektriciteitsnetwerken worden geleverd. Grootschalige initiatieven kunnen vanwege mogelijke hinder (geur, transportbewegingen) maar ook vanuit logistiek perspectief het beste op industrieterreinen (o.a. Aben Green Energy in Kanaalzone) gefaciliteerd worden. Kleinschalige biomassavergisting bij agrarische bedrijven is mogelijk conform het landelijk beleid en wetgeving.

Acties om doelen te realiseren

Actie 1 - Realiseren op gave windenergie op het land (via RES)

Op basis van plannen en initiatieven die nu bekend zijn bij verschillende gemeenten, wordt geraamd dat er tot 2030 extra ruimte is binnen een bandbreedte van 100 tot 170 MW. Dit zou voldoende moeten zijn om het beoogde doel van 700 MW in 2030 daadwerkelijk te realiseren. Besluitvorming en afweging vindt plaats in de separate procedures per project.

Rolverdeling:

- Het Rijk verleent subsidie voor de opwekking van hernieuwbare energie (SDE).
- Het Rijk en de Provincie maken afspraken op nationaal niveau over het opgesteld vermogen.
- De Provincie legt de locaties voor windmolenparken op land en randvoorwaarden voor alle windmolens van meer dan 21 meter hoog vast in de omgevingsverordening.
- Gemeenten stellen randvoorwaarden en verlenen vergunning voor windmolens tot 20 meter hoog. RUD Zeeland zorgt voor toezicht op en handhaving van de regels.
- Adviesbureaus, Rijkswaterstaat, Provincie, Gemeente, waterschap, veiligheidsregio, ZLTO, terreinbeheerders, dorpsraden, maatschappelijke organisaties en omwonenden adviseren over plaatsing van windmolens, één en ander afhankelijk van de locatie.
- Ondernemers, projectontwikkelaars, onderhoudsbedrijven, energiebedrijven en energiecoöperaties realiseren, exploiteren en onderhouden de windmolens. □ De netwerkbbedrijven sluiten de windmolens aan op het elektriciteitsnet.

Actie 2 - Realiseren op gave zonne-energie (via RES) **Rolverdeling:**

- Het Rijk verleent subsidie voor de opwekking van hernieuwbare energie (SDE).
- Rijk en regio maken op nationaal niveau afspraken over de opwekking van zonne-energie in het kader van de Regionale Energie Strategie (RES).
- Rijk, provincie en gemeenten stellen kaders vast voor realisatie van zonneparken. Gemeenten verlenen vergunning.
- Overheden, ondernemers, projectontwikkelaars, onderhoudsbedrijven, energiebedrijven en energiecoöperaties realiseren, exploiteren en onderhouden zonneparken.
- Particulieren, ondernemers, overheden, projectontwikkelaars, onderhoudsbedrijven, energiebedrijven en energiecoöperaties realiseren, exploiteren en onderhouden zonnepanelen op de daken.

- Afhankelijk van de locatie adviseren adviesbureaus, Rijkswaterstaat, provincie, gemeente, waterschap, veiligheidsregio, ZLTO, terreinbeheerders, dorpsraden, maatschappelijke organisaties en omwonenden.
- Netwerkbédrijven sluiten zonneparken aan op het elektriciteitsnet.
- Onderwijsinstellingen leiden personeel op.

Actie 3 - Realiseren opgave biomassa en biovergisting (via RES) Rolverdeling:

- Het Rijk verleent subsidie voor de opwekking van hernieuwbare energie (SDE).
- Rijk en provincie maken op nationaal niveau afspraken over de opwekking van energie uit biomassa in het kader van de Regionale Energie Strategie (RES).
- Rijk, provincie en gemeenten stellen kaders vast voor realisatie van van biomassa-installaties.
- Provincie en gemeenten verlenen vergunning voor realisatie van biomassa-installaties.
- Bedrijven en terreinbeheerders leveren biomassa.
- Ondernemers, projectontwikkelaars, onderhoudsbedrijven, energiebedrijven en energiecoöperaties realiseren, exploiteren en onderhouden biomassa-installaties.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Zonnepanelen op het dak vragen geen extra ruimte, maar zonneparken op de grond wel.
- Realisatie van zonneparken en aanpassing bijbehorende infrastructuur kan gecombineerd worden met verbetering van waterberging en -afvoer.
- Mogelijkheden voor bebouwing zijn op en rond waterkeringen beperkt vanuit waterveiligheid, maar combinatie met zonnepanelen is wel mogelijk.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Exploitatie van zonne- en windmolenparken kan financieel bijdragen aan versterking van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid.
- Zon op dak kan een extra inkomstenbron zijn voor agrarische ondernemers, verenigingen en bedrijven en kan de vaste lasten van huiseigenaren verminderen en/of woningverbetering mogelijk maken.
Gronden die door de gevolgen van klimaatverandering economisch niet meer geschikt zijn voor reguliere landbouw, kunnen wel rendabel zijn voor opwekking van hernieuwbare energie en/of biomassa.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Afhankelijk van de locatie van windmolens kunnen landschapsstructuren worden aangetast of juist versterkt.
- Afhankelijk van locatie en vormgeving kunnen zonneparken negatieve effecten hebben op de bodemkwaliteit, natuurwaarden en landschap.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Overschakeling naar duurzame energie draagt rechtstreeks bij aan mondiale klimaatdoelen, doelen voor circulaire economie en vermindert de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen uit het buitenland.

24. Energietransitie

Doelstelling 2030

CO₂-reductie van 49% in 2030

Om er voor te zorgen dat Zeeland in 2050 geen CO₂ en andere broeikasgassen meer uitstoot, is voor 2030 als tussendoel een algemene reductie van 49% ten opzicht van 1990 gesteld. Dit zijn doelstellingen uit het landelijk Klimaatakkoord. Om dat te bereiken is in 2020 een regionale

energiestrategie (RES) vastgesteld. In de RES worden per sector concrete ambities en maatregelen benoemd.

Indicatoren:

- Reductie uitstoot CO₂-equivalenten in Zeeland ten opzichte van 1990 (in Mton)
- Totale gebruikte hernieuwbare energie (2018: 5749 TJ volgens klimaatmonitor.nl)

Subdoel 1 - Reductie uitstoot CO₂ en andere broeikasgassen in landbouw en industrie, gebouwde omgeving en mobiliteit

Subdoel 2 - Opwekken en opslaan van hernieuwbare energie

Huidige situatie

Landbouw en industrie

Voor landbouw en industrie worden landelijk afspraken gemaakt. De Zeeuwse opgave wordt daar in meegenomen.

Zeeland herbergt één van de grootste clusters van zware energie-intensieve industrie van Nederland: North Sea Port (Kanaalzone en Sloegebied). Verder kent Zeeland ook nog kleinere industrie, veelal in de foodsector, die door heel Zeeland gevestigd is op bedrijventerreinen en solitaire bedrijfslocaties in het buitengebied. De industrie drukt een grote stempel op de energievraag in Zeeland. De industriële clusters nemen zo'n 75% van het Zeeuwse energieverbruik voor hun rekening.

De landbouw heeft een relatief klein aandeel in het Zeeuwse energieverbruik, met uitzondering van de glastuinbouw. Glastuinbouwbedrijven staan in de top van Zeeuwse CO₂-uitstoters wegens het hoge aardgasgebruik, met uitzondering van het glastuinbouwgebied in de Kanaalzone waar industriële restwarmte en CO₂ worden benut. De opwekking van hernieuwbare energie is een economische kans voor de agrarische sector (zonnepanelen op daken, windmolens zonneparken) hoewel de ruimtelijke impact van energieprojecten tevens een bedreiging kan vormen. De glastuinbouw streeft naar gebruik van restwarmte uit de industrie en gebruik van lokale biomassa centrales. Per glastuinbouwcluster wordt een aanpak ontwikkeld.

Gebouwde omgeving

Het doel voor CO₂-reductie in 2030 in de gebouwde omgeving verschilt tussen woningen, commerciële dienstverlening en publieke dienstverlening. In de concept Regionale Energiestrategie is deze ambitie uitgesplitst: woningen -215 kton, commercieel -127 kton en publiek -55 kton. Bij elkaar komt dit op bijna 400 Kton CO₂ reductie in de gebouwde omgeving. Dat is ca 34% reductie ten opzichte van 2017. Deze ambitie is iets hoger dan het Zeeuwse aandeel in de landelijke ambitie van 3,4 Mton CO₂-reductie in de totale Nederlandse gebouwde omgeving. Deze reductie moet uiteindelijk in de gemeenten en op dorps- en wijkniveau worden gerealiseerd. Bij de overstap naar nieuwe energiedragers en het transport en opslag daarvan, moet ook rekening worden gehouden met bijkomende veiligheidsrisico's.

Mobiliteit

Rijden en varen zonder uitstoot moet in 2030 leiden tot een reductie van 49% CO₂ voor mobiliteit. Dit is ook gelijk aan de landelijke klimaatdoelstellingen van het kabinet en betekent dat wij in Zeeland vanuit mobiliteit voor de opgave staan 341 Kton CO₂ te besparen in 2030. Elektrisch vervoer zal hier een belangrijke bijdrage aan moeten leveren.

Acties om doelen te realiseren

Subdoel 1 Reductie uitstoot CO₂ en andere broeikasgassen in landbouw en industrie, gebouwde omgeving en mobiliteit

Actie 1.1 Reductie uitstoot CO₂ en andere broeikasgassen in landbouw en industrie

SDR (Smart Delta Resources) heeft een Roadmap opgesteld met programmalijnen om de CO₂reductie doelstellingen te realiseren voor de industrie. Er wordt ingezet op elektrificatie van de industrie, maar dat vraagt om grote aanpassingen van bedrijfsprocessen en het elektriciteitsnetwerk.

Ook is het belangrijk dat wordt overgeschakeld op groene waterstof en dat CO₂ wordt afgevangen en opgeslagen (CCS). Hiervoor is de aanleg van een pijpleidingeninfrastructuur een belangrijke voorwaarde. Ook kijkt de industrie actief naar gebruik van restwarmte voor verwarming van gebouwen.

Rolverdeling:

- In het nationale programma RES leggen overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties acties vast.
- Op regionaal niveau worden de acties uitgevoerd.

Actie 1.2 Reductie uitstoot CO₂ en andere broeikasgassen in gebouwde omgeving

Voor de verwarming van woningen en gebouwen moet een duurzaam alternatief worden ontwikkeld. Om het CO₂-reductie doel te behalen moeten op termijn alle woningen en gebouwen goed geïsoleerd en aardgasvrij zijn. Dat betekent een enorme verduurzamingsslag. Er komen passende lokale en regionale initiatieven en maatregelen om alle partijen in de gebouwde omgeving tot actie aan te sporen. Deze geven richting aan beleid en acties van gemeenten, provincies en belanghebbende partijen. Iedere gemeente stelt een Transitievisie Warmte op waar de aanpak in wordt uitgewerkt. In de concrete uitvoering liggen belangrijke meekoppelkansen met maatregelen in het kader van klimaatadaptatie en de (her)inrichting van de openbare ruimte.

Rolverdeling:

- Het Rijk legt nationale doelen vast en verleent subsidie voor de energietransitie in de gebouwde omgeving.
- Gemeenten informeren belanghebbenden en stellen in overleg met stads- en dorpsraden transitievisies op.
- Op wijk- en dorpsniveau wordt de energietransitie op basis van maatwerk uitgevoerd.

Actie 1.3 Reductie uitstoot CO₂ en andere broeikasgassen in Mobiliteit

Een duurzame infrastructuur en het zorgen voor voldoende laadpalen en snellaadvoorzieningen, zijn belangrijk om deze omslag te maken. De vergroening van de goederenstroom is bijvoorbeeld mogelijk door het instellen van zero-emissie-zones in steden en dorpen. Na 2030 moeten alle bussen met zero-emissie rondrijden, vanaf 2025 moeten alle nieuwe bussen zero-emissie zijn. De ontwikkeling naar slimmer autobedrijf (smart mobility), door bijvoorbeeld het aandeel deelvoertuigen te vergroten en bezit te verkleinen, is belangrijk.

Rolverdeling:

- Het Rijk legt nationale doelen vast en verleent subsidie aan de andere overheden voor de aanleg van snellaadvoorzieningen.
- De provincie verleent de OV-concessie op basis van zero-emissie.
- Op lokaal niveau worden door gemeenten in samenwerking met belanghebbenden snellaadvoorzieningen aangelegd.

Subdoel 2 Opwekken en opslaan van hernieuwbare energie

Actie 2.1 Vergroten mogelijkheden voor opwekken en opslaan van hernieuwbare energie **Rolverdeling:**
Zie acties 1, 2 en 3 bij Duurzame energie.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- De energietransitie zorgt voor grote ingrepen boven en onder de grond. Wijkgerichte aanpak energietransitie helpt bij het sluiten van lokale kringlopen van warmte en elektriciteit, daardoor kunnen ingrepen buiten de lokale kringlopen worden beperkt.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- ☐ Vernieuwing van de woningvoorraad draagt bij aan energiebesparing, overschakeling naar hernieuwbare energiebronnen en klimaatadaptatie.
- 3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
(...)
- 4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.
- ☐ Overschakeling naar duurzame energie draagt rechtstreeks bij aan mondiale klimaatdoelen en circulaire economie.

25. Klimaatadaptatie

Doelstelling 2030

Zeeland is in 2030 voldoende waterrobuust en klimaatbestendig ingericht.

Door klimaatverandering is sprake van toenemende kans op overstroming, wateroverlast, langdurige droogte en extreme hitte. Iedereen in Zeeland is nodig om onze fysieke leefomgeving stap voor stap aan te passen. Uiterlijk in 2050 moet Zeeland waterrobuust en klimaatbestendig zijn ingericht. Deze ambitie is in 2019 onderschreven door de Zeeuwse overheden in het convenant Klimaatadaptatie Zeeland. De aanpak wordt uitgewerkt in de Klimaatadaptatie Strategie Zeeland (KaSZ) die parallel aan de omgevingsvisie wordt opgesteld. Wijzigingen in de doelen en aanpak van de KaSZ leiden ook tot aanpassing van de omgevingsvisie.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gevolgen van de weersextremen wateroverlast, droogte en hitte. Hoofdstuk 26 schenkt aandacht aan het thema overstromingen. Gezamenlijk komen de 4 thema's aanbod in de Klimaatadaptatie Strategie Zeeland. **Indicator:**

Aantal uitgevoerde acties uit het uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie (nulmeting in 2021)

Huidige situatie

Klimaatstresstesten

In 2019 zijn de risico's van de klimaatverandering in beeld gebracht via klimaatstresstesten per gemeente en voor de hele provincie. Voor de (hoofd)infrastructuur zijn klimaatstresstesten uitgevoerd door de verantwoordelijke beheerders. De klimaatstresstesten zijn gebruikt voor het voeren van een risicodialog waar de effecten van klimaatstress worden gewogen, van maatschappelijke ontwrichting, schade en slachtoffers tot lokale overlast en hinder. Om een indruk te geven van wat er nodig is om de kwetsbaarheden voor klimaatverandering op te vangen zijn mogelijke acties verkend. De acties vormen een eerste indicatie van zaken die in de strategie opgenomen kunnen worden. De Klimaatadaptatie Strategie Zeeland wordt door alle Zeeuwse overheden opgesteld en nadien geborgd in beleid, regelgeving en uitvoering. De uitkomsten uit dit proces worden daarom ook in de Zeeuwse Omgevingsvisie verwerkt. Daarnaast wordt er een uitvoeringsprogramma opgesteld om maatregelen te financieren en uit te voeren. Dit is geen eenmalige actie. Elke 5 jaar wordt het proces opnieuw doorlopen om bij te kunnen sturen op basis van de meest actuele inzichten.

Het is voor uitvoering van activiteiten niet nodig om te wachten op de klimaatadaptatiestrategie, maar wel om zoveel mogelijk rekening te houden met mogelijke effecten van klimaatverandering. Er is al veel informatie beschikbaar over geschiktheid van gronden op basis van het bodem- en watersysteem. Vooral bij grotere (gebieds)ontwikkelingen en vitale en kwetsbare functies moet hiermee rekening worden gehouden. Het is nodig om kansen te benutten om de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen of, bij nieuwe ontwikkelingen, te voorkomen dat er door klimaatverandering problemen ontstaan. Dit is niet vrijblijvend. Het kan in het uiterste geval ook betekenen dat bepaalde gebieden niet geschikt zijn voor bepaalde functies. Als de locatiekeuze al een vaststaand feit is, kan een slimme gebiedsinrichting of manier van bouwen de nadelige effecten (schade/slachtoffers) wellicht alsnog beperken.

Wateroverlast

Na een aantal jaren met perioden met extreem veel neerslag is ingezet op het terugdringen van regionale wateroverlast in het landelijk en stedelijk gebied (Waterbeheer 21ste eeuw, kort gezegd WB21). De toename van extreme regenbuien als gevolg van de klimaatverandering wordt daarbij betrokken. Het waterschap voert in het landelijk gebied maatregelen uit en draagt zorg dat uiterlijk in 2027 wordt voldaan aan de wateroverlastnormen (omgevingswaarden) die zijn opgenomen in de omgevingsverordening (WB-21 normering, etc.). Bij uitvoering van maatregelen is de trits vasthoudenbergen-afvoeren het uitgangspunt. Provincie en waterschap bepalen samen de prioritering voor het op orde brengen van het beheergebied op basis van de normen.

Wateroverlast in het stedelijk gebied is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het waterschap en gemeenten. In het kader van de Samenwerking Afvalwaterketen Zeeland (SAZ+) worden hier

concrete stappen in gezet. Gemeenten treffen maatregelen om de openbare ruimte klimaat-robust in te richten. Het waterschap neemt aanvullende maatregelen in het watersysteem waar dat nodig is.

Grote delen (naar schatting 40%) van het agrarische gebied hebben te kampen met bodemverdichting vrij dicht onder het oppervlak. Deze bodemverdichting zorgt ervoor dat neerslag slechter kan infiltreren in de bodem. Daardoor wordt de opbouw van de gewenste zoetwaterlens belemmerd en neemt de kans op gewasschade door verdroging in de zomer toe.

Droogte

Voor de dunne zoete grondwaterlenzen worden bedreigd door klimaatverandering. Er zijn voorlopig geen aanwijzingen dat de grotere zoetwatervoorkomens, zoals het grondwater in beschermde gebieden met de functie drinkwatervoorziening, binnen afzienbare tijd worden aangetast door verzilting. In het kader van de Proeftuin Zoetwater en het Zeeuws Deltaplan Zoetwater wordt bekeken welke maatregelen de beste zijn om de zoetwaterlenzen en zoetwaterbeschikbaarheid in stand te houden of te vergroten. Voorkomen en waar mogelijk opheffen van bodemverdichting in combinatie met een goede organische stofbalans helpt ook om neerslag beter vast te houden in de bodem.

Daarnaast zorgt droogte voor effecten op natuur, de beschikbaarheid van water voor de industrie en voor kwetsbaarheden in stedelijk gebied. Voorbeelden hiervan zijn zetting en brandgevaar.

Hitte

Hittestress is een relatief nieuw thema in Zeeland. In het stedelijk gebied komt op warme dagen overdag hittestress al in grote mate voor. Dit extra opwarmings- en vertraagde afkoelingseffect in het bebouwd gebied heeft negatieve effecten op gezondheid, leefbaarheid en economie. Door het vele oppervlaktewater in Zeeland zien we ook dat in warme periodes Zeeland nu al de hoogste nachttemperatuur van Nederland heeft. Zowel hittestress overdag en hoge temperaturen 's nachts zullen in de toekomst vaker en over langere periodes voorkomen. Bij de inrichting van het bebouwd gebied (meer vergroening en minder verharding) maar ook bij de inrichting van recreatieparken en de bouw van woningen en kantoren moet hier rekening mee gehouden worden, bijvoorbeeld bij de keuze voor materialen, kleuren en het creëren van schaduw.

Acties om doelen te realiseren

Actie 1 - Aanpak overlast en schade door extreme neerslag

Bij uitvoering van maatregelen is de trits vasthouden-bergen-afvoeren het uitgangspunt.

Rolverdeling:

- De EU (WB21) en het Rijk hebben de normen voor wateroverlast vastgesteld. Deze normen zijn overgenomen in de provinciale Omgevingsverordening.
- De provincie heeft normen voor wateroverlast vastgesteld. Deze normen zijn opgenomen in de provinciale Omgevingsverordening.
- Provincie en waterschap prioriteren voor het landelijk gebied maatregelen om de aan de normen te voldoen.
- Het waterschap stelt kaders vast in waterschapsverordening en waterschapsbeheerprogramma, past peilbeheer, waterbergings en -afvoercapaciteit in het buitengebied aan om aan normen voor wateroverlast te voldoen.
- Vastgoedeigenaren passen gebouwen en terreinen aan om schade bij extreme neerslag te voorkomen.
- Waterschap en gemeenten pakken vanuit de Samenwerking Afvalwaterketen Zeeland (SAZ+) wateroverlast in stedelijk gebied aan. De opgave wordt in beeld gebracht door het uitvoeren van de beleidslijn Stedelijke Wateropgave (SWO). De maatregelen die hieruit voortkomen worden door gemeenten, het waterschap en derden uitgevoerd om te komen tot klimaat-robust ingericht stedelijk gebied.

Actie 2 - Aanpak overlast en schade door droogte

De aanpak van de gevolgen van droogte loopt via de Klimaatadaptatie Strategie Zeeland en via het Zeeuws Deltaplan Zoet Water. Voor innovaties (passend binnen de RIS 2021-2027) binnen de transitie klimaat zijn EU-programma's beschikbaar.

Rolverdeling:

- Het Rijk heeft nationale kaders vastgelegd in het nationaal waterprogramma, nationaal deltaprogramma / deltabeslissing klimaatadaptatie.
- Het Rijk heeft de nationale waterverdeling in het hoofdwatersysteem geregeld. Het wettelijk kader bevat regels voor de rangorde van waterbehoeften bij langdurige droogte en waterschaarste.
- Gemeenten stellen kaders vast in het omgevingsplan, richten de bebouwde omgeving in om water beter vast te houden en bestand te zijn tegen droogte. verlenen vergunningen voor realiseren opslag, stimuleren opvang van regenwater door burgers, stimuleren zuinig omgaan met water bij schaarste.
Terreinbeheerders richten natuurgebieden droogtebestendig in.
- Recreatiebedrijven en landbouwbedrijven reduceren watergebruik en zorgen voor opslag van zoetwater voor eigen gebruik.
- De provincie ondersteunt maatregelen via subsidieverlening, vergunningverlening en onderzoek.

Actie 3 - Aanpak overlast en schade door hitte

De aanpak van de gevolgen van hitte loopt via de Klimaatadaptatie Strategie Zeeland. Voor innovaties (passend binnen de RIS 2021-2027) binnen de transitie klimaat zijn EU-programma's beschikbaar.

- **Rolverdeling:**
- Het Rijk heeft landelijk kaders vastgelegd in het nationaal waterprogramma, nationaal deltaprogramma / deltabeslissing klimaatadaptatie.
- Gemeenten stellen kaders op het gebied van voorkomen van overlast en schade door hitte vast in hun omgevingsplan en richten de bebouwde omgeving zodanig in dat hittestress wordt tegen gegaan.
- De GGD adviseert burgers, bedrijven en gemeenten over gezondheidsrisico's en preventieve maatregelen.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Opslag van water in bassins kost geen extra ruimte als dit wordt gecombineerd met een andere functie, zoals een drijvend zonnepark, woningen, recreatie of kassencomplex.
- Meer groen en waterberging in stedelijk gebied vraagt ruimte. Maar door het op de juiste manier uit te voeren wordt met één maatregel ook invulling gegeven aan opgaven vanuit andere beleidsterreinen (zie punt 2)

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Meer waterberging en groen in bebouwd gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving, gezondheid van bewoners, biodiversiteit, vastleggen van CO2 en de waarde van het vastgoed. Waterberging is nuttig bij droogte én extreme neerslag.
- Brede inventarisaties voor de klimaatstresstesten leveren waardevolle informatie op die breder inzetbaar is bij ruimtelijke keuzes.
- Het uitvoeren van Klimaatadaptatiemaatregelen in de bebouwde omgeving kan gecombineerd worden met aanpassing van de infrastructuur voor warmte, energie, mobiliteit en de openbare ruimte in het algemeen.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Vormgeving van waterberging kan aansluiten bij het landschap of detoneren.
- Meer groen kan goed aansluiten bij landschapsversterking.
- Meer groen in het stedelijk gebied zorgt voor een aangenaam woon- en vestigingsklimaat.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Met de doelstelling om in 2050 klimaatbestendig te zijn, kan in de uitvoering van maatregelen gefaseerd worden. Hierdoor kan aangehaakt worden bij natuurlijke momenten zoals onderhoudsprogramma's en Zeeland toch meegroeien met het veranderende klimaat.
- Investeren voorkomen in gebieden met toekomstige risico's bespaart in de toekomst veel schade.

26. Waterveiligheid

Doelstelling 2030

Realiseren van een veilige, economisch aantrekkelijke en ecologisch gezonde delta.

De doelstelling voor waterveiligheid wordt in de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 integraal beschreven. Het nationaal waterprogramma, Deltaprogramma en Programmatische Aanpak Grote Wateren leveren de uitgangspunten. De zeespiegelstijging heeft op waterveiligheid de grootste impact. Voor de periode tot 2050 wordt ingezet op de huidige "half open" veiligheidsstrategie. Dit is een combinatie van op orde houden van dijken, kunstwerken en suppletie. Intensiteit en omvang van maatregelen verschilt per bekken. Na 2050 voldoet de huidige werkwijze niet meer. Met een kennis- en innovatieprogramma worden alternatieve opties en strategieën voor 2050 en daarna verkend.

Indicatoren:

Deel van de primaire en regionale keringen dat voldoet aan de normen.

Huidige situatie

Primaire waterkeringen

De Deltawerken hebben de waterveiligheid in dit gebied aanzienlijk vergroot, onder meer door de kustlijn sterk te verkorten. Hierbij zijn heel verschillende waterbekkens ontstaan: zoet en zout, met en zonder getij. Alle primaire waterkeringen worden minimaal eens in de twaalf jaar door de beheerders beoordeeld om te zien of de keringen voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen. De huidige beoordelingsronde is begin 2017 gestart en duurt tot 1 januari 2023. Deze beoordelingsronde is de eerste ronde op basis van de overstromingskansbenadering, waarbij de kans wordt ingeschat dat er een overstroming optreedt in het gebied achter de waterkering. In 2023 is er een compleet landelijk beeld van de veiligheid van de keringen. Alle primaire keringen moeten in 2050 aan de wettelijke normen voldoen. Tot die tijd worden de keringen die niet voldoen verbeterd via het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

Meerlaagsveiligheid

De basis voor waterveiligheid is het concept van de meerlaagse veiligheid, dat onderscheid maakt in maatregelen die de kans op een overstroming verkleinen (1e laag), de gevolgen van een overstroming verminderen (2e laag) of de rampenbeheersing verbeteren (3e laag). In de eerste laag – sterke waterkeringen – liggen de meekoppelkansen ('werk-met-werk') bij versterkingsprojecten van primaire keringen. De opgave van waterveiligheid wordt waar mogelijk verbonden met andere ruimtelijke ambities ten aanzien van bijvoorbeeld bouwen, natuur, recreatie en cultuurhistorie. De ruimtelijke kwaliteit moet bij projecten op peil blijven of verbeteren.

Het Rijk stelt de normen voor de primaire waterkeringen en de provincie voor de regionale waterkeringen. Het Rijk stelt ook normen vast van de bij haar in beheer zijnde regionale waterkeringen langs het Kanaal Gent-Terneuzen en het Antwerps Kanaalpand. Het waterschap is verantwoordelijk voor de wettelijke beoordeling van de primaire waterkeringen en uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De provincie is verantwoordelijk voor de beoordeling van door het waterschap vast te stellen projectbesluiten en de voorkeursalternatieven voor versterking van waterkeringen in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Voor buitendijkse woon-, recreatie- en havengebieden gelden geen normen en is de veiligheid niet gegarandeerd. Voor de primaire waterkeringen en regionale waterkeringen in beheer van het Rijk is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezichthouder. Voor andere regionale waterkeringen is dat de provincie. In Zeeland is wat betreft regionale keringen een onderscheid te maken tussen waterkerende ('natte') regionale waterkeringen, waaronder het Kanaal door Walcheren en langs het Veerse Meer, en (droge) regionale waterkeringen met een compartimenteringsfunctie die feitelijk geen water keren (binnendijken). De normen zijn vastgelegd in de omgevingsverordening. Met het waterschap worden afspraken gemaakt over cyclus van toetsing en eventuele versterking van regionale waterkeringen.

Wat betreft ruimtelijke inrichting (2e laag) gaat de provincie, met het waterschap en gemeenten na in welk opzicht de regionale waterkeringen een rol spelen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Meerdere laaggelegen polders kunnen snel en diep overstromen. Deze gebieden zijn soms intensief bebouwd, zoals het compartiment Middelburg-Mortiere en het compartiment Hansweert. Overstromingen kunnen gigantische gevolgen voor de leefbaarheid en economie van een gebied hebben. Bij een overstroming kan ook de vitale infrastructuur uitvallen. Dat kan gevolgen hebben voor schuilen, evacueren, hulpverlening en herstel.

Om de gevolgen van een overstroming te beperken is het van belang om essentiële nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit, telecom, water en gas, en functies, zoals ziekenhuizen en brandweerkazernes, niet in overstromingsgevoelige gebieden te ontwikkelen. Mocht dit niet voorkomen kunnen worden, dient aangepast bouwen of een aangepaste inrichting uitval van de voorzieningen en functies te voorkomen. Voor nieuwe functies waar een groot aantal mensen verblijven, zoals woonwijken of regionale bedrijventerreinen, dienen overstromingsgevoelige gebieden vermeden te worden.

Wanneer in de ruimtelijke inrichting van gebieden of gebouwen geen mogelijkheden tot beperking van de gevolgschade mogelijk is, kan een handelingsperspectief het aantal slachtoffers en schade beperken. Dit is de 3e laag – crisisbeheersing. Denk aan evacuatieplannen en noodpakketten. Het aanwijzen van evacuatie-, vlucht- en hulpverleningsroutes is noodzakelijk. Ook bij nieuw aan te leggen infrastructuur is dit een afweging. Bewustwording bij overheden, bedrijven en burgers is cruciaal om de (zelf)redzaamheid te vergroten. Elke Zeeuw moet weten wat hij of zij moet doen en waar nodig en (nog) mogelijk kan terugvallen op aangewezen veilige plekken in de provincie (shelters). De positie van het toenemend aantal ouderen vraagt hier speciale aandacht. Hoe worden deze geïnformeerd en hoe gaan deze zich verplaatsen naar een veilige plek? Tot slot moet omgekeerd ook elke plek bereikbaar en vindbaar zijn voor hulpverleners in geval van een calamiteit.

Gevolgen zeespiegelstijging

Zeespiegelstijging leidt ertoe dat buitendijkse gebieden vaker kunnen overstromen. Voor binnendijkse gebieden geldt dat de kans op een overstroming toeneemt als de waterstanden stijgen en dat ook de gevolgen van een overstroming toenemen. Het algehele risico van een overstroming, kans x gevolg, neemt hierdoor toe. Voor sommige gebieden in Zeeland geldt bovendien dat als er een overstroming optreedt, al is de kans daarop zeer gering, er snel een grote waterdiepte ontstaat. Vanaf 2014 neemt het aanbod en aantal overnachtingen in Zeeland sterk toe. De verwachting is dat deze groei door zet. Voor deze groeiende sector is het effect van de stijgende zeespiegel op het buitendijkse gebied (inclusief de stranden) de meest ingrijpende kwetsbaarheid. Op de lange termijn neemt de grootte van deze stranden door zeespiegelstijging af. Dit zet een belangrijke pijler van de Zeeuwse recreatiesector onder druk. In de kustgemeenten is ongeveer 60% van de toeristische bestedingen toe te rekenen aan de stranden.

Acties om doelen te realiseren

Actie 1 - Uitvoeren maatregelen die de kans op een overstroming verkleinen

Primaire waterkeringen en regionale waterkeringen moeten voldoen aan de veiligheidsnormen om de kans op overstroming tot een minimum te beperken. Versterkingsprojecten vragen om een integrale aanpak met betrokken partijen en moeten naast waterveiligheid ook bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.

Rolverdeling:

- De normen voor primaire en enkele regionale waterkeringen zijn wettelijk vastgesteld door het Rijk.
- Rijkswaterstaat en het waterschap zijn verantwoordelijk voor de wettelijke beoordeling van de primaire waterkeringen en ontwerp en uitvoering van versterkingsprojecten in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).
- De provincie is verantwoordelijk voor de beoordeling van projectbesluiten over versterkingsprojecten.

- De normen voor regionale waterkeringen worden door de provincie vastgelegd in de omgevingsverordening. Het waterschap zorgt voor beheer, toetsing en eventuele versterking van de keringen.
- De regels van Rijk, provincie en waterschap worden door de gemeente overgenomen in het omgevingsplan. Het waterschap adviseert over ontwikkelingen in de waterkeringszone.
- Voor de primaire en regionale keringen in beheer van het Rijk is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezichthouder.
- Het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta bevordert samenwerking, adviseert afzonderlijke overheden en draagt zorg voor het opstellen van gezamenlijke beleidskaders, programma's en projecten.
Terreinbeheerders passen inrichting en beheer aan op basis van waterveiligheidseisen en werken mee aan nieuwe combinaties van natuur en waterkering.
- Initiatiefnemers en uitvoerders houden bij nieuwe ontwikkelingen rekening met overstromingsrisico's.
Het havengebied wordt door North Sea Port veilig ingericht.

Actie 2 - Uitvoeren maatregelen die de gevolgen van een overstroming verminderen Om de gevolgen van een overstroming te beperken is het van belang om essentiële nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit, telecom, water en gas, en functies, zoals ziekenhuizen en brandweerkazernes, niet in overstromingsgevoelige gebieden te ontwikkelen. Mocht dit niet voorkomen kunnen worden, dient aangepast bouwen of een aangepaste inrichting uitval van de voorzieningen en functies te voorkomen. Voor nieuwe functies waar een groot aantal mensen verblijven, zoals woonwijken of regionale bedrijventerreinen, dienen overstromingsgevoelige gebieden vermeden te worden.

Rolverdeling:

- Het Rijk stelt landelijke kaders vast in het nationaal waterprogramma, nationaal deltaprogramma / deltabeslissingen en beheerprogramma Deltawateren.
- De gemeente voorkomt vestiging van essentiële nutsvoorzieningen in overstromingsgevoelige gebieden. Provincie, waterschap en de veiligheidsregio adviseren daarbij.
- Het waterschap stelt kaders vast in het waterbeheerprogramma, verleent vergunningen, beheert het peil en voert werkzaamheden uit ter verbetering van de waterveiligheid.
- Initiatiefnemers, ontwikkelaars en uitvoerders houden bij nieuwe ontwikkelingen rekening met overstromingsrisico's.

Actie 3 - Uitvoeren maatregelen die de crisisbeheersing verbeteren

Denk aan evacuatieplannen en noodpakketten. Het aanwijzen van evacuatie-, vlucht- en hulpverleningsroutes is noodzakelijk. Ook bij nieuw aan te leggen infrastructuur is dit een afweging. Bewustwording bij overheden, bedrijven en burgers is cruciaal om de (zelf)redzaamheid te vergroten.

Rolverdeling:

- Het Rijk stelt landelijke kaders vast in Nationaal Waterprogramma, Nationaal Deltaprogramma / Deltabeslissingen en Beheerprogramma Deltawateren.
- Rijkswaterstaat, waterschap en gemeenten wijzen evacuatie- en vluchtroutes aan bij bestaande en nieuwe infrastructuur en maken evacuatieplannen.
- De Veiligheidsregio coördineert de crisisbeheersing, deelt kennis en adviseert over risico's en mogelijk aanpak.
- Bedrijven en bewoners nemen voorzorgsmaatregelen (noodpakketten) voor de eigen veiligheid bij calamiteiten.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Versterking van waterkeringen kan gecombineerd worden met verbetering van andere functies: natuur, recreatie, infrastructuur, energieopwekking, etc.

- Gebruikmaken van natuurlijke processen voor versterking van de waterkeringen kan onnodig ruimtebeslag voorkomen en past bij een circulaire economie.
- De omvang van de stranden moet op peil blijven om huidige recreatieve en natuurfuncties te behouden.

2. Werk samen en deel kosten en baten.

- Voorkomen van stedelijke ontwikkelingen in laaggelegen gebieden draagt bij aan natuurlijk, robuust en kosteneffectief watersysteem.
- Uitbreiding van de netwerkinfrastructuur voor de energietransitie is een keuzemoment waarbij ook de kwetsbaarheid bij overstroming kan worden betrokken.
- Voorzorgsmaatregelen voor het geval van overstroming zijn ook van belang bij andere calamiteiten.

3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.

- Bij nieuwe ontwikkelingen gebruikmaken van bestaande hoogteverschillen past bij bestaande landschapsstructuur.
- Bij kustversterking moet naast de waterveiligheid ook rekening worden gehouden met de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarde van strand, duinen en dijken.

4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

- Tempo en gevolgen van klimaatverandering zijn onzeker, daarom moet voor langetermijninvesteringen rekening worden gehouden met de bandbreedte in prognoses.

27. Zoet water

Doelstelling 2030

In balans brengen en houden van vraag en aanbod van zoet water.

De beschikbaarheid van voldoende zoet water is van wezenlijk belang, terwijl die beschikbaarheid zowel door klimaatverandering en zeespiegelrijzing als door toenemend gebruik onder druk staat. Het streven is een zoetwatersituatie te creëren waarin vraag en aanbod met elkaar in balans zijn. Het tussendoel voor 2030 is gelijk aan dat voor 2050, namelijk 'het in balans brengen en houden van vraag en aanbod van zoet water tegen acceptabele kosten'. De belangrijkste opgave is goed in te spelen op de effecten van klimaatverandering. Voor Nederland worden zowel langere droogteperiodes als heviger buien verwacht. Op jaarbasis gaan klimatologen uit van een toename van de neerslag. Voor Zeeland komt daar door de lange kustlijn een versterkte invloed van zeespiegelstijging bovenop. In dit kader wordt het Zeeuws Deltaplan Zoet Water opgesteld. Doelstelling hiervan is een provinciedekkend beeld te genereren van de mogelijkheden voor het bestendigen van de huidige situatie, het optimaliseren van de zoetwatersituatie en het formuleren van een programma om dat te bereiken. Dit programma zal zich moeten richten op zowel de beschikbaarheid van als de vraag naar zoet water. Drinkwater valt hier buiten en komt aan bod bij 16. Watersysteem.

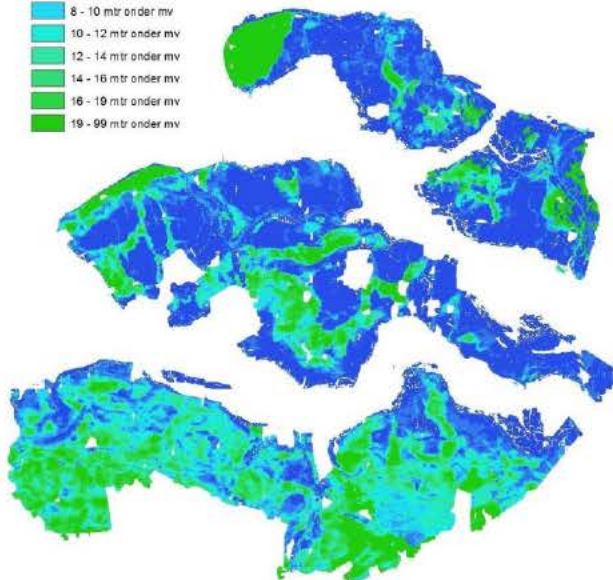
Indicatoren:

- Diepteligging van zoet-zoutgrensvlak (verandering t.o.v. kaartbeeld 2017).
- Aantal nieuwe diepdraains voor zoetwateronttrekking per jaar (bron: CBS)
- Gewasarealen in ha, uitgesplitst naar meer en minder water vragende gewassen (bron: CBS)

Legend

150 mg/l chloride

-  no data
-  0 - 3 mtr onder mv
-  3 - 6 mtr onder mv
-  6 - 8 mtr onder mv
-  8 - 10 mtr onder mv
-  10 - 12 mtr onder mv
-  12 - 14 mtr onder mv
-  14 - 16 mtr onder mv
-  16 - 19 mtr onder mv
-  19 - 99 mtr onder mv



Huidige situatie

Zoetwaterbeschikbaarheid

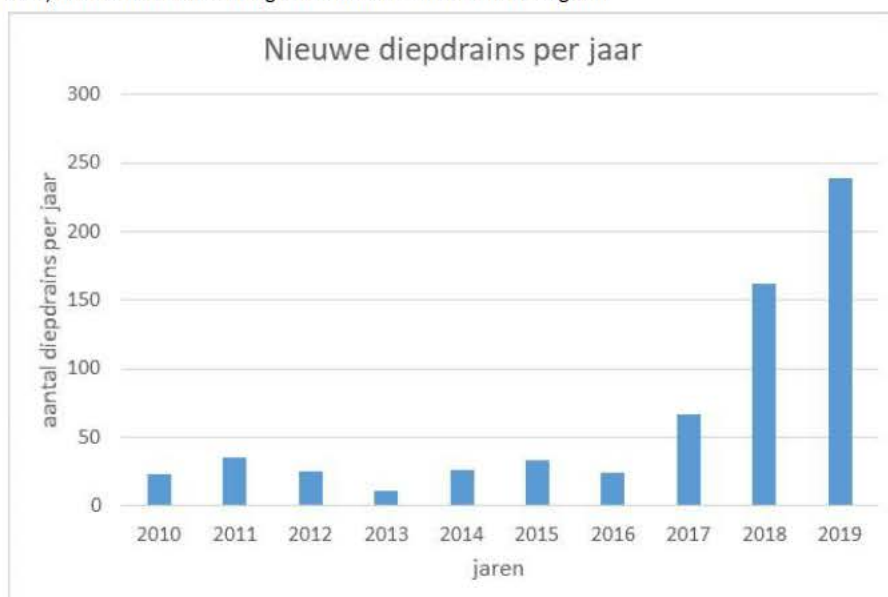
De beschikbaarheid van zoet water verschilt op dit moment per gebied. In het oosten van Zeeland is zoet water vanuit het Volkerak-Zoommeer ruim beschikbaar voor de landbouw. Vanuit de Biesbosch wordt zoet water aangevoerd voor zowel drinkwaterbereiding, industrie als landbouw. De landbouwwaterleiding bedient met name fruitteeltbedrijven in een deel van Zuid-Beveland. Ook de industrie heeft een eigen waterleiding. In de rest van Zeeland beschikt ongeveer 40% van het landbouwareaal over zoete grondwatervoorraden die onttrokken kunnen worden. De overige 60% is voor zijn zoetwatervoorziening volledig afhankelijk van regenwater.

Bescherming van de kwaliteit en benutbaar volume van zoet grondwater is van groot belang. In de praktijk vraagt het optimaliseren van de zoetwaterbeschikbaarheid op de ene plek een veel grotere inspanning dan op de andere. Bovendien hoeft aanpassing niet perse een technische invulling te hebben zoals extra zoetwaterbuffering. Het kan ook gaan om meer acceptatie en aanpassing van gewas en gedrag aan droge perioden, zowel individueel als voor de hele samenleving. Het komt er op neer dat we zodanig goed met een langdurige droogteperiode kunnen omgaan, dat die niet ontwrichtend is voor de samenleving.

Zoetwatervraag

In onderstaande tabel is te zien dat er een toename is van teelt van watervragende gewassen, zoals pootaardappelen en zaai-uien. In de grafiek is duidelijk zichtbaar dat er een toename is van beregening vanuit diepdraains.

Een ontwikkeling die ook van invloed is op de vraag naar zoet water is de toename van contractteelt. Daarbij maken boeren een jaar vooraf al harde afspraken over het moment van levering van hun product aan een afnemer. Dit betekent dat afhankelijkheid van neerslag niet voldoende zekerheid biedt, wat de noodzaak van regionale waterbeschikbaarheid vergroot.



Acties om doelen te realiseren

Actie 1 Opstellen provinciedekkend beeld van de mogelijkheden voor het bestendigen van de huidige situatie

Overheden, agrariërs en terreinbeheerders stellen samen een Zeeuws Deltaplan Zoet Water op, dat houvast biedt voor het bereiken van een zo robuust mogelijke regionale zoetwatersituatie, zowel kwalitatief als kwantitatief, in het licht van klimaatverandering en functionele vraagontwikkeling. De landelijke voorkeursvolgorde zoetwater is daarbij van belang: (1) Landgebruik aanpassen aan zoetwaterbeschikbaarheid, (2) zuiniger zijn met water, (3) beter vasthouden van water, (4) slimmer verdelen van water en (5) accepteren van restrisico op schade door watertekorten.

Rolverdeling:

- Het Rijk is verantwoordelijk voor de nationale zoetwaterverdeling en de landelijke Kennisagenda Zoet water.
- Grensoverschrijdende afstemming loopt via de Euregio Scheldemond en de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie.
- De provincie faciliteert het opstellen van een Zeeuws Deltaplan Zoet Water met financiële en personele inzet. Aan het project werken waterschap, gemeenten, agrarische organisaties, terreinbeheerders, bedrijfsleven, kennisinstellingen en drinkwaterbedrijf Evides mee.
- Uitvoering van projecten wordt gefinancierd door regionale partijen met cofinanciering vanuit het Deltafonds.
- North Sea Port deelt kennis en informatie over zoetwatergebruik en beschikbaarheid in de havengebieden.

Actie 2 Optimaliseren van de zoetwatersituatie gericht op vergroting van de beschikbaarheid en/of optimalisatie van het gebruik

Voorbeelden hiervan zijn het optimaliseren van de berging van zoet water in de bodem en het onderzoeken van duurzame alternatieven, zoals het ontzilt van water, hergebruik van proceswater uit industrie en waterzuivering en mogelijkheden voor scheiding van zoete en zoute of brakke waterlopen. **Rolverdeling:**

- Gemeenten stellen kaders vast in hun omgevingsplan en rioleringsplan, zorgen voor vlotte afvoer van regenwater, maar stimuleren daarnaast berging van water in bebouwde omgeving, verlenen vergunningen aan bedrijven voor realiseren opslag, stimuleren opvang van regenwater door burgers, stimuleren zuinig omgaan met water bij schaarste.
- Gebruikers van zoet water realiseren besparende maatregelen en slaan zoet water op voor eigen gebruik.
- North Sea Port faciliteert zoetwatervoorzieningen voor de eigen klanten.
- Provincie Zeeland en waterschap Scheldestromen stellen beleid op ter bescherming van belangrijke zoetwatervoorraden. Zij stimuleren daarnaast kennisontwikkeling in het kader van de Proeftuin Zoet Water en ondersteunen gebruikers bij het treffen van maatregelen voor een robuustere zoetwatersituatie.
- Waterschap Scheldestromen voert het operationeel beheer van oppervlaktewaterpeilen, reguleert onttrekkingen en draagt financieel bij aan zoetwatermaatregelen.
- Rijkswaterstaat verzorgt de koppeling met de nationale waterverdeling in het hoofdwatersysteem en voert samen met de andere waterbeheerders waterakkoorden uit.
- Terreinbeheerders voeren beheer van natuurgebieden met het oog op het bereiken van een zo robuust mogelijke zoetwatersituatie.
- Ontwikkelaars en investeerders realiseren (coöperatieve) zoetwatervoorziening.
- Agrarische organisaties ondersteunen en adviseren bij uitvoering van pilots en projecten.

Kansen en risico's bij de uitvoering 1.

Doe meer met minder grond.

- Opslag van zoet water in bassins kan worden gecombineerd met een andere functie, zoals een drijvend zonnepark, woningen, recreatie of kassencomplex. Keerzijde van waterbassins is kans op toename van plaagdieren en -insecten, zoals algen en muggen.
- Huidige bodem kan meer water vasthouden door verbetering van de structuur en hoger gehalte organisch materiaal.

- Aanpassen van de teelt aan de zoetwatersituatie is een voorwaarde voor optimaal gebruik van gronden.
2. Werk samen en deel kosten en baten.
- Waterbesparing door burgers en bedrijven geeft financiële voordelen in de hele waterketen, doordat bij lagere vraag ook minder aanbod nodig is.
 - Verbetering van de watersituatie in het landelijk gebied draagt bij aan robuustere natuurgebieden en hogere natuurwaarden daarbuiten. Kanttekening daarbij is dat het voor natuur niet persé om zoetwater gaat.
3. Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
- ☐ Waterberging in het landelijk gebied kan spanning vertonen met de belangen van landschap en natuur. Een evenwichtige afweging tussen deze belangen is belangrijk.
4. Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.
- Klimaatadaptatie heeft tot doel mee te ontwikkelen met klimaatverandering.
 - Investerings voorkomen in gebieden met toekomstige risico's, bespaart schade in de toekomst

Overzicht van alle doelen en acties

Doel 2030 van de bouwsteen	Subdoelen van de bouwsteen	Acties van de bouwsteen
1. Cultuur In 2030 is de Zeeuwse culturele infrastructuur structureel op orde. Op provinciale schaal is er een compleet aanbod, waarbij goede spreiding voorkomt dat het aanbod te veel versnipperd.	Subdoel 1: Door professionalisering, onderlinge samenwerking en de verbinding met andere economische sectoren en netwerken wordt de Zeeuwse culturele infrastructuur structureel versterkt en wordt een grotere bijdrage geleverd aan diverse maatschappelijke opgaven. Subdoel 2: Het Zeeuwse culturele aanbod is (fysiek of digitaal) goed bereikbaar, toegankelijk en beleefbaar voor alle groepen, met bijzondere aandacht voor jongeren (cultuureducatie en talentontwikkeling). Subdoel 3: De Zeeuwse cultuur is beter verbonden met de omliggende regio's en (inter)nationale netwerken.	Actie 1.1 - Oprichten van een Cultural Board Actie 1.2 - De Zeeuwse overheden intensiveren de afstemming en samenwerking op het gebied van cultuur Actie 2.1 - Verbeteren duurzame bereikbaarheid van de Zeeuwse culturele voorzieningen en evenementen Actie 2.2 - Stimuleren van het digitaal ontsluiten van collecties en het digitaal toegankelijk maken van tentoonstellingen en evenementen Actie 2.3 - Bijzondere aandacht voor jongeren door cultuureducatie en talentontwikkeling Actie 3.1 - Verbeteren samenwerking en verbinding met culturele organisaties buiten Zeeland
2. Gezondheid Onze leefomgeving is veilig, lokt gezond gedrag uit en heeft weinig gezondheidsrisico's. De gezonde keus is de gemakkelijkste keus en gezondheidsrisico's voor de mens zijn verlaagd.	Subdoel 1: Uitbreiden van een omgeving met een gezond voedingsaanbod en het verminderen van een omgeving met ongezond voedingsaanbod Subdoel 2: Een omgeving die uitnodigt tot bewegen Subdoel 3: Een omgeving die uitnodigt tot ontmoeten Subdoel 4: Een omgeving die uitnodigt tot ontspannen Subdoel 5: Een omgeving die gezondheidsrisico's verlaagt	Actie 1.1 - Gezondheid centraal stellen in beleid voor voedselproductie Actie 2.1 - Bieden van een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke omgeving die uitnodigt tot bewegen Actie 3.1 - Vergroten van faciliteiten voor ontmoeting in de buitenruimte Actie 4.1 - Realiseren mogelijkheden voor rust en ontspanning Actie 5 zie bouwsteen milieu
3. Mobiliteit De ambitie is dat mobiliteit snel, slim, veilig, schoon en betaalbaar is. Digitale bereikbaarheid is snel en voldoende dekkend.	Subdoel 1: Snelle mobiliteit Subdoel 2: Organiseren van een flexibel vraagafhankelijk mobiliteitssysteem, gericht op de behoeften van de reiziger Subdoel 3: Verbeteren verkeersveiligheid Subdoel 4: Schone mobiliteit Subdoel 5: Optimale digitale bereikbaarheid in de hele provincie	Actie 1.1 - Inzetten op snelle en frequente openbare vervoersverbindingen met de Randstad en Noord-Brabant, en tussen Zeeuwse steden Actie 1.2 - Verbeteren grensoverschrijdende verbindingen Actie 2.1 - Verbeteren/vervangen van aanbodgericht busvervoer door versnellen van buslijnen en organiseren en faciliteren mobiliteitsvormen voor flexibele fijnmazige mobiliteit Actie 2.2 - Ontwikkelen van een robuust, flexibel en betaalbaar mobiliteitssysteem, waarbij de reiziger (meer) centraal komt te staan Actie 2.3 - Delen van mobiliteitsdata (vraag en aanbod) Actie 2.4 - Ontwikkelen van verschillende type knooppunten met divers aanbod van mobiliteit en (laad)voorzieningen Actie 3.1 - Verbeteren veiligheid infrastructuur Actie 3.2 - Verbeteren gedrag verkeersdeelnemers Actie 4.1 - Inzetten op gebruik van fiets en e-bike voor kortere afstanden Actie 4.2 - Automobility en treinverkeer zero emission Actie 4.3 - Faciliteren van voldoende oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen Actie 5.1 - Verbeteren digitale infrastructuur

4. Onderwijs Het doel voor 2030 én 2050 is het realiseren van een duurzame onderwijs- en onderzoeksinfrastructuur.	Subdoel 1: Het creëren van een hoogstaand onderwijs- en onderzoeks aanbod in de hele onderwijs/onderzoekskolom van zowel reguliere opleidingen als nicheopleidingen, door verder te bouwen aan de Zeeuwse campus, een cyclische samenwerking van onderwijs- en onderzoeksinstellingen. Subdoel 2: Een intensieve samenwerking bereiken tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheid (triple helix). Aandachtspunten daarbij zijn: - de onderwijs- en kennisinfrastructuur in Zeeland kwalitatief goed en betaalbaar te houden - de innovaties in de Zeeuwse economie te stimuleren - de leefbaarheid in Zeeland te behouden - het bedrijfsleven de juiste mensen te leveren	Actie 1.1 - Ondersteunen kennisinstellingen in hun relaties met Nationale en Europese organisaties Actie 2.1 - Zorgen voor verbondenheid van de Bèta Campus met de bestaande bedrijven en onderwijs- en kennisinstellingen in de hele kolom in Zeeland en omliggende regio's en met de K&I-netwerken Actie 2.2 - Het versterken van de uitvoeringskracht van de K&I-netwerken Actie 2.3 - Het realiseren van de triple helix samenwerking op bestuurlijk en op uitvoeringsniveau, gericht op de versterking van de Zeeuwse Onderwijs/onderzoeksstructuur
5. Voorzieningen en evenementen Bereikbaarheid en beschikbaarheid van (basis)voorzieningen en evenementen voor elke Zeeuw en toerist is gegarandeerd.	Subdoel 1: Iedereen, ongeacht leeftijd, opleidingsniveau, afkomst of vitaliteit, heeft toegang tot alle voorzieningen. Subdoel 2: Zeeland beschikt over een aantal bijzondere en zich onderscheidende kleinschalige top- en kwaliteitsvoorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg en cultuur, die de regio extra aantrekkelijk maken om te blijven of zich van elders te hier te vestigen. Subdoel 3: Evenementen zijn het duurzame uithangbord van de ultieme Zeeuwse beleving.	Actie 1.1a - De basisvoorzieningen moeten voor iedereen beschikbaar en bereikbaar zijn en worden daarom zoveel mogelijk lokaal ingevuld. Actie 1.1b - Inwoners van kleine kernen waar de basisvoorzieningen niet beschikbaar zijn, kunnen deze voorzieningen bereiken door slimme mobiliteit en/of digitale ontsluiting. Actie 1.2 - Aanvullende voorzieningen zoveel mogelijk op knooppunten geconcentreerd, die optimaal bereikbaar zijn gemaakt voor alle Zeeuwen. Actie 1.3 - De toegang tot kwalitatief hoogwaardige topvoorzieningen binnen en buiten Zeeland verzekeren. Actie 1.4 - Door 'slimme mobiliteit' de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren. Actie 2.1 - Behoud en ontwikkeling onderscheidende top- en kwaliteitsvoorzieningen. Actie 3.1 - Realiseren van een Zeeland brede coördinatie van evenementen. Actie 3.2 - Zorgen voor voldoende vrijwilligers om evenementen te organiseren. Actie 3.3 - Breder benutten van evenementen voor andere opgaven. Actie 3.4 - Evenementen meer laten bijdragen aan klimaat en energie
6. Woningvoorraad Een toekomstbestendige en CO2-neutrale woningvoorraad die in kwaliteit en kwantiteit aansluit op de vraag.	Subdoel 1: Toekomstbestendig maken van de bestaande woningvoorraad; CO2neutraal en levensloopbestendig Subdoel 2: Nieuwbouw passend bij de huidige en toekomstige behoefte en minimaal 50% circulair: focus op kwaliteit in woningtypen en locaties. Subdoel 3: Inspelen op de behoefte aan specifieke segmenten op woningmarkt	Actie 1.1 - Stimuleren onderhoud, renovatie en sloop van koop- en huurwoningen Actie 1.2 - Gebiedsgerichte aanpak Actie 2.1 - Adaptief programmeren Actie 2.2 - Complementair bouwen van nieuwe woningen Actie 3.1 - Hergebruik lege panden voor wonen Actie 3.2 - Uitbouw flexibele schil Acties die subdoelen overstijgen: Actie 4.1 - Regionale woningmarktafspraken Actie 4.2 - Evaluatie drie regelingen voor woningbouw in landelijk gebied om ruimtelijke kwaliteitsverbetering landelijk gebied te bekostigen

7. Woonomgeving Onze woonomgeving is veilig en klimaatadaptief, lokt gezond gedrag en draagt meer bij aan biodiversiteit.	Subdoel 1: Investeren in toekomstbestendige woongebieden op de goede plek Subdoel 2: Stimuleren veiligheid, gezondheid, duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptiviteit door ruimtelijke ordening en -inrichting	Actie 1.1 - Bij herbestemming en herstructurering woonmilieus ontwikkelen waar tekort aan is Actie 1.2 - In het stedelijk gebied investeren in de leefomgeving en sociale en fysieke veiligheid Actie 2.1 - Bij inrichting en ordening van de ruimte sturen op bundeling van functies voor het uitlokken van gezond gedrag, duurzaamheid en veiligheid Actie 2.2 - Rekening houden met natuurinclusief bouwen, energieopwekking en -opslag en voorkomen van wateroverlast en hittestress bij inrichting van onze ruimte
8. Archeologie De inzet voor 2030 is het onderwerp archeologie breder te benaderen dan alleen het behouden van archeologische waarden zoals dat wettelijk is verankerd.	Subdoel 1: Archeologisch erfgoed wordt behouden en ontwikkeld, is bereikbaar en (digitaal) toegankelijk voor iedereen Subdoel 2: Archeologisch erfgoed is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen Subdoel 3: Archeologisch erfgoed wordt betrokken bij de (toeristische) promotie van Zeeland	Actie 1.1 - Kennislacunes in de archeologie opvullen en publieksarcheologie stimuleren Actie 1.2 - Publieksparticipatie vergroten door het faciliteren van projecten Actie 1.3 - Verbeteren samenwerking wetenschappelijk onderzoek in Zeeland Actie 2.1 - Aandacht voor archeologie bij visies en plannen Actie 2.2 - Handhaving ten aanzien van de archeologie is volledig geborgd, niet alleen op papier maar ook in de praktijk Actie 2.3 - 4D-ordening als leidend principe in de omgevingsvisie: ordening boven- en ondergrond, functiestapel en tijdsfactor Actie 3.1 - Overheden bewust maken van kracht van het archeologisch erfgoed Actie 3.2 - Leerstoel Cultuurtoerisme installeren bij UCR Actie 3.3 - Vrijwilligers fungeren als ambassadeurs van het archeologisch erfgoed, ook voor toeristische ontsluiting
9. Bodem Een robuuste en schone bodem met een goede (fysische, chemische en biologische) bodemkwaliteit, die duurzaam wordt beheerd en zich kan lenen aan diverse grondgebruikers zonder uitgeput te worden.		Actie 1 - Beheer en verbetering van de bodemkwaliteit voor (kringloop)landbouw, klimaatadaptatie, biodiversiteit, milieu en aardkundig erfgoed. Actie 2 - Aandacht voor bodemenergiesystemen Actie 3 - Kennisdeling en -ontwikkeling
10. Deltawateren Realiseren van een veilige, economisch aantrekkelijke en ecologisch gezonde delta.	Subdoel 1: Verbetering van, de basis, het ecologisch systeem van de deltaxwateren Subdoel 2: Ontwikkelen herijkte voorkeursstrategie/toekomstperspectief Zuidwestelijke Delta Subdoel 3: Onderscheidend ontwikkelingsperspectief per deltaxwater op basis waarvan ruimtegebruik van de wateren en de randen wordt ingevuld Subdoel 4: Uitvoeren Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta	Actie 1.1 - Uitvoeren bestaande voorkeursstrategie voor de deltaxwateren Actie 2.1 - Herijking voorkeursstrategie Zuidwestelijke Delta Actie 2.2 - Stimuleren gezamenlijke kennisontwikkeling Actie 3.1 - Opstellen ontwikkelingsperspectief per Deltaxwater Actie 4.1 - Nadere invulling handelingsperspectieven door middel van gebiedsgerichte uitwerkingen, pilots, living labs en het bieden van experimenteerterruimte

11. Erfgoed In 2030 wordt ons erfgoed behouden en benut. Daarnaast is het ontsloten, beleefbaar en toegankelijk gemaakt.	Subdoel 1: Erfgoed wordt behouden en ontwikkeld, is bereikbaar en toegankelijk. Subdoel 2: Erfgoed is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Subdoel 3: Erfgoed wordt optimaal benut voor economische en sociale activiteiten	Actie 1.1 - Duurzaam (her)gebruik en instandhouding/restauratie van erfgoed zoals monumentale gebouwen, cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren. Actie 1.2 - Ontsluiting en daarmee beleving en bewustwording van erfgoed. Actie 2.1 - Erfgoed benutten bij ruimtelijke ontwikkelingen Actie 3.1 - Kansen benutten voor toerisme Actie 3.2 - Maatschappelijk belang cultuur en erfgoed versterken
12. Landbouw Een volhoudbaar landbouwsysteem dat functioneert in evenwicht met de omgeving, waarbij kringlopen op een zo laag mogelijk niveau gesloten zijn en er productie op basis van marktvraag plaatsvindt	Subdoel 1: Ondersteunen ondernemers in de transitie naar volhoudbare landbouw: stimuleren en kaderstellen Subdoel 2: Het bevorderen van bodemkwaliteit Subdoel 3: Het realiseren van de (zoet) wateropgave en klimaatopgave uit het klimaatakkoord voor landbouw en landgebruik Subdoel 4: Bevorderen biodiversiteit in het landelijk gebied	Actie 1.1 - Stimuleren van de innovatie en doorontwikkeling van de agrarische sector Actie 1.2 - Vastleggen ontwikkelingsstrategie grondgebonden, niet-grondgebonden landbouw en aquacultuur Actie 2.1 - Bevorderen bodemkwaliteit Actie 3.1 - Realiseren opgave energie en CO2 Actie 3.2 - Aanpakken wateropgave Actie 4.1 - Aanpak biodiversiteit
13. Landschap Behoud en versterking van een aantrekkelijk en gewaardeerd Zeeuws landschap dat optimaal veerkracht en ruimte biedt voor natuurlijke processen ten gunste van economie (wonen, werken en recreëren), natuur, bodem en water.	Subdoel 1: Behoud, borging en beleefbaarheid van bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten Subdoel 2: Sturing geven aan gewenste ontwikkelingen van het Zeeuwse landschap in de toekomst. Optimale veerkracht van het landschap waarbinnen ruimte ontstaat voor natuurlijke processen ten gunste van economie (wonen, werken en recreëren), natuur, bodem en water Subdoel 3: Herstel van het natuurlijk water- en bodemsysteem vanuit een klimaatadaptieve benadering Subdoel 4: Sturing op een natuurinclusieve benadering waarbij de harde scheiding tussen donkergroene functies en rode functies vervagen en waarbij biodiversiteit een vaste opgave wordt binnen ontwikkelingen en behoud van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.	Actie 1.1 - Bescherming landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige kernkwaliteiten Actie 1.2 - Aanpak maatwerk voor vrijkomend agrarisch vastgoed Actie 1.3 - Opzetten van een monitoringssysteem Actie 1.4 - Communiceren en informeren over het landschap en het uitvoeren van onderhoud aan het landschap Actie 1.5 - Behoud van cultuurhistorisch waardevolle boerderijen Actie 1.6 - Borging landschappelijke inpassing Actie 2.1 - Opstellen actuele landschapsvisie met ontwikkelingskader Actie 2.2 - Aanwijzen stimuleringsgebieden voor landschapontwikkeling Actie 3.1 - Opstellen uitvoeringsstrategie herstel Actie 4.1 - Vormgeven van de landelijke agenda natuurinclusieve samenleving van het Rijk. Actie 4.2 - Stimuleren van een volhoudbare landbouw waar landschapsversterking en biodiversiteit onderdeel van uitmaken.

14. Milieu Het Zeeuwse milieubeleid heeft als algemeen doel het beschermen en het versterken van de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving een schoon en veilig Zeeland.	Subdoel 1: Verminderen en voorkomen bodemverontreiniging Subdoel 2: Verbeteren waterkwaliteit door reguleren indirecte lozingen Subdoel 3: Permanent verbeteren van de luchtkwaliteit door het streven naar de WHO-norm met als uitgangspunt een verwaarloosbaar risico Subdoel 4: Een aanvaardbaar hinderniveau voor geur vasthouden Subdoel 5: Beperken van de uitbreiding van geluidsproductie Subdoel 6: Het zoveel mogelijk beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen Subdoel 7: Beperken van het ontstaan van afval en gebruik van nieuwe grondstoffen (50% circulair) Subdoel 8: Reguleren van luchtvaartterreinen	Actie 1.1 - Aanpak van diffuse verspreiding van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) door middel van uitvoering programma ZZS en uitvoering geven aan definitief handelingskader voor PFAS en PFOS (voorzien in 2021) Actie 1.2 - Afronding sanering spoedlocaties en overdracht naar gemeentes Actie 2.1 - Reguleren van indirecte lozingen Actie 3.1 - Reguleren van emissies Actie 3.2 - Nadere uitwerking aanpak verbeteren luchtkwaliteit in milieuprogramma Actie 4.1 - Reguleren van geuremissie Actie 4.2 - Nadere uitwerking aanpak geur in milieuprogramma Actie 5.1 - Reguleren van geluidsproductie Actie 5.2 - Nadere uitwerking aanpak beperking van de uitbreiding van geluidsproductie in milieuprogramma Actie 6.1 - Beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen Actie 6.2 - Nadere uitwerking aanpak beperken van risico's die verbonden zijn aan de opslag, productie en bewerking van gevaarlijke stoffen Actie 7.1 - Kringlopen worden zoveel mogelijk – regionaal – gesloten, waarbij 'afval' omgezet wordt in grondstof. Producten gebaseerd op fossiele olie worden vervangen door producten die gemaakt zijn uit hernieuwbare grondstoffen. Actie 7.2 - Nadere uitwerking van beperken van het ontstaan van afval en gebruik van nieuwe grondstoffen (50% circulair) Actie 8.1 - Uitvoeren van het beleid en uitvoeren bevoegdheden
15. Natuur Behoud en versterking van Zeeuwse biodiversiteit. Specifiek wordt daarbij ingezet op het bereiken van een 70% doelbereik van stikstofgevoelige binnendijkse Natura2000 gebieden.	Subdoel 1: Herstel Biodiversiteit Subdoel 2: Natuurbescherming Subdoel 3: Natuurbeheer Subdoel 4: Natuurherstel Subdoel 5: Natuurontwikkeling Subdoel 6: Natuurverbreding Subdoel 7: Natuurbeleving	Actie 1.1 - Uitvoering doelstelling Biodiversiteit Actie 2.1 - Natuurbescherming Actie 3.1 - Beheer Natuur Netwerk Zeeland Actie 3.2 - Agrarisch natuurbeheer Actie 3.3 - Ecologisch berm- en dijkbeheer Actie 3.4 - Faunabeheer en exotenbestrijding Actie 3.5 - Monitoring Actie 4.1 - Uitwerken uitvoeringsprogramma natuur 2021-2030 Actie 4.2 - Herstel en instandhoudingsmaatregelen Actie 5.1 - Afronding Natuurnetwerk Zeeland Actie 6.1 - Uitvoering acties nota Natuurverbreding Actie 6.2 - Uitvoering uitwerking natuurprogramma 2021-2030 Actie 7.1- Uitvoering onderdeel natuurbeleving uit nota natuurbeleving
16. Watersysteem Gezond water Grond- en oppervlaktewater zijn van goede kwaliteit en aanvulling en onttrekking zijn blijvend in balans.		Actie 1 - Verbeteren kwaliteit oppervlakte- en grondwater om te voldoen aan KRW-normen Actie 2 - Voorkomen van intoring op watervoorraden

17. Arbeidsmarkt De Zeeuwse arbeidsmarkt is in 2030 conjunctuurproof en kan voorzien in de vraag van de Zeeuwse werkgevers voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten voor de Zeeuwse arbeidsmarkt.		Actie 1.1 - Bedrijven, onderwijsinstellingen, private en publieke organisaties werken samen om de vraag naar en het aanbod van arbeidskrachten met elkaar in evenwicht te brengen en up to date te houden. Actie 1.2 - Het spel van vraag- en aanbod, scholing en training wordt optimaal ondersteund door goede digitale infrastructuur, een Expat Center Zeeland en inzet van social media etc. Actie 1.3 - Zeeland nadrukkelijker in beeld brengen voor wonen, studeren en werken Actie 1.4 - Een gezamenlijke aanpak van onderwijs, overheden, bedrijfsleven in het Aanvalsteam Arbeidsmarkt Actie 1.5 - De lancering van het Expat Center Zeeland gericht op het verzorgen van een warm welkom van nieuwe Zeeuwen Actie 1.6 - Evenementen gebruiken voor de profilering van Zeeland Actie 1.7 - Natuur benutten als factor in het Zeeuwse vestigingsbeleid Actie 1.8 - Versterken van de kennis- en innovatienetwerken in Zeeland Actie 1.9 - Meer preventief handelen daar waar sprake is van dreigend ontslag, om te voorkomen dat mensen doorstromen via de WW naar de bijstand.
18. Circulaire economie Binnen de Zeeuwse economie is in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen) met 50% gedaald.		Actie 1 - Realiseren van circulaire verdienmodellen Actie 2 - Omschakelen naar hernieuwbare (biobased) grondstoffen Actie 3 - Verbeteren hergebruik van grondstoffen
19. Havens en bedrijven Zeeland staat in 2030 op de kaart als regio met een uitstekend voorzieningenniveau, waar het goed werken, ondernemen, wonen, recreëren en studeren is. De economie is voor 50% circulair en er wordt 49% minder CO2 uitgestoten dan in 1990.	Subdoel 1: De doelstellingen uit de Smart Delta Resources Roadmap naar klimaatneutrale industrie en de Ambitie duurzame havens 2030 zijn gehaald Subdoel 2: Het Zeeuwse MKB zet de impact van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen om in kansen en is internationaal georiënteerd Subdoel 3: Bedrijventerreinen voorzien in een behoefte	Actie 1.1 - Realiseren 50% circulaire economie Actie 1.2 - Realiseren CO2-reductie van 59% t.o.v. 1990 Actie 1.3 - Doorontwikkelen North Sea Port tot slimme, innovatieve haven en katalysator voor Zeeuwse economie Actie 1.4 - Ontwikkeling havens en industrie met gezondheid als uitgangspunt en binnen de randvoorwaarden van natuur, milieu en ruimtegebruik Actie 2.1 - Versterken innovatie, grensoverschrijdende samenwerking en digitalisering van het Zeeuwse MKB Actie 2.2 - Ontwikkeling van het MKB naar een circulaire economie Actie 3.1 - Voor bedrijventerreinen vormen zorgvuldig ruimtegebruik, een functionele en aantrekkelijke inrichting en duurzaamheid het uitgangspunt.

20. Recreatie en toerisme Verbeteren van de Zeeuwse vrijetijdsector met balans tussen economische spin-off, landschap, gasten én inwoners.	Subdoel 1: Beleving van gastvrij Zeeland voor de gast optimaliseren om waardering en herhaalbezoek te stimuleren Subdoel 2: Gezonde en vitale toeristische bedrijfstak met investeringsvermogen Subdoel 3: Stimuleren van een positieve bijdrage van de vrijetijdseconomie aan leefbaarheid/vestigingsklimaat en leefomgeving Subdoel 4: Realiseren van de essentiële onderleggers voor de gewenste kwaliteitsverbetering.	Actie 1.1 - Versterken Zeeuwse identiteit en profilering Actie 1.2 - Optimaliseren toegankelijkheid toeristische producten en diensten: de basis op orde Actie 2.1 - Stimuleren innovatief ondernemerschap: kwaliteitsaspecten voor een robuuste sector Actie 2.2 - Optimaal verbinden van vraag en aanbod Actie 2.3 - Ontwikkelstrategie: gebiedsgerichte aanpak en ontwikkelruimte in balans met omgeving Actie 2.4 - Gerichte aanpak waterrecreatie Actie 2.5 - Passende arbeidsmarkt Actie 3.1 - Effecten op leefomgeving betrekken bij recreatieve ontwikkelingen Actie 4.1 - Goed functionerende innovatie- en kennisnetwerkstructuur Actie 4.2 - Data en kennisontwikkeling Actie 4.3 - Grensoverschrijdende samenwerking
21. Transport en infrastructuur Binnen Zeeland is de hoofdinfrastructuur in 2030 op orde.	Subdoel 1: De capaciteit van de weginfrastructuur is voldoende om de verwachte toename van het verkeer op te vangen. Subdoel 2: De industriegebieden en steden zijn multimodaal ontsloten via weg, water, spoor en buisleidingen. Subdoel 3: De capaciteit van het elektriciteitsnet is vergroot om de energietransitie te faciliteren.	Actie 1.1 - Inrichting hoofdwegen conform wegcategoriseringsplan uit 2016 Actie 1.2 - Verbeteren fietsverbindingen voor de korte afstand Actie 2.1 - Beheer, onderhoud en uitbreiding capaciteit waterwegen Actie 2.2 - Beheer, onderhoud en uitbreiding capaciteit spoorwegen Actie 2.3 - Beheer, onderhoud en uitbreiding capaciteit buisleidingenstelsel Actie 3.1 - Beheer, onderhoud en uitbreiding elektriciteitsnet
22. Visserij Het doel voor 2030 is dat er flinke stappen gezet zijn op weg naar een rendabel, duurzaam opererend visserijcluster. Waarbij wordt toegewerkt naar een moderne, goed uitgeruste, economisch gezonde en duurzaam opererende visserijsector die in zijn bedrijfsvoering rekening houdt met de natuurwaarden.		Actie 1 - Brandstofbesparing en het vergroten van selectiviteit van de kottervisserij Actie 2 - De schelpdiersector heeft langlopende afspraken gemaakt over de uitbreiding van kweek in de kuststrook, grote Zeeuwse Wateren en de Noordzee Actie 3 - Uitontwikkeling van kweek van oesters op tafels waardoor het totale ruimtebeslag wordt beperkt Actie 4 - Maken van sluitende afspraken over de inventarisatie van de populatie, restocking, verdeling van de vrije gronden en andere relevante zaken Actie 5 - Monitoring van de draagkracht van de Deltawateren voor het inschatten van de maximaal mogelijke productie Actie 6 - Opruimen van afval op de Noordzee en de kustwateren ("Fishing for Litter") Actie 7 - Zoeken naar nieuwe, rendabele productielocaties voor de schelpdiersector, waarbij tevens de natuurwaarden van intertidale gebieden in het kader van N2000 verhoogd wordt Actie 8 - Terugdringen gebruik lood in sportvisserij (loodvrij vissen)
23. Duurzame energie Maximale ontwikkeling productie hernieuwbare energie.		Actie 1 - Realiseren opgave windenergie op het land (via RES) Actie 2 - Realiseren opgave zonne-energie (via RES) Actie 3 - Realiseren opgave biomassa en biovergisting (via RES)

24. Energietransitie CO ₂ -reductie van 49% in 2030	Subdoel 1: Reductie uitstoot CO ₂ en andere broeikasgassen in landbouw en industrie, gebouwde omgeving en mobiliteit Subdoel 2: Opwekken en opslaan van hernieuwbare energie	Actie 1.1 - Reductie uitstoot CO ₂ en andere broeikasgassen in Landbouw en industrie Actie 1.2 - Reductie uitstoot CO ₂ en andere broeikasgassen in Gebouwde omgeving Actie 1.3 - Reductie uitstoot CO ₂ en andere broeikasgassen in Mobiliteit Actie 2.1 - Vergroten mogelijkheden voor opwekken en opslaan van hernieuwbare energie
25. Klimaatadaptatie Zeeland is in 2030 voldoende waterrobuust en klimaatbestendig ingericht.		Actie 1 - Aanpak overlast en schade door extreme neerslag Actie 2 - Aanpak overlast en schade door droogte Actie 3 - Aanpak overlast en schade door hitte
26. Waterveiligheid Realiseren van een veilige, economisch aantrekkelijke en ecologisch gezonde delta.		Actie 1 - Uitvoeren maatregelen die de kans op een overstroming verkleinen Actie 2 - Uitvoeren maatregelen die de gevolgen van een overstroming verminderen Actie 3 - Uitvoeren maatregelen die de crisisbeheersing verbeteren
27. Zoet water In balans brengen en houden van vraag en aanbod van zoet water		Actie 1 - Opstellen provinciedekkend beeld van de mogelijkheden voor het bestendigen van de huidige situatie Actie 2 - Optimaliseren van de zoetwatersituatie gericht op vergroting van de beschikbaarheid en/of optimalisatie van het gebruik

Provinciale Staten
t.a.v. de Voorzitter**Onderwerp**
brief PS over uitstel
Omgevingswet**Zaaknummer**
62721**Behandeld door****Verzonden**

Middelburg, 1 juni 2021

Geachte voorzitter,

Op 26 mei jl. heeft bestuurlijk overleg tussen de Minister van Binnenlandse Zaken en de koepels van provincies, gemeenten en waterschappen plaatsgevonden over de Omgevingswet. Dit overleg vond plaats nadat in de voorliggende weken in beeld was gebracht hoe we een zorgvuldige en verantwoorde inwerkingtreding mogelijk kunnen maken. Op 27 mei jl. heeft daarop Minister Ollongren de Eerste en Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg.

Uitstel inwerkingtreding Omgevingswet 1 juli 2022 en afspraken

Alles overwegend is de Minister met de bestuurlijke partners tot de conclusie gekomen dat het nodig is om de inwerkingtredingsdatum van de Omgevingswet met een half jaar uit te stellen naar 1 juli 2022. Er is meer tijd nodig om het Digitale Stelsel Omgevingswet opgeleverd, ingeregeld en stabiel werkend te krijgen. De datum van 1 juli 2022 is volgens de bestuurlijke partners een verantwoorde keuze waarbij het belang van de continuïteit van dienstverlening aan burgers en bedrijven en de doorgang van urgente gebiedsontwikkelingen centraal staat.

Daarvoor is het wel noodzakelijk dat de laatste minimale functionaliteiten van de landelijke voorziening van het DSO, die nodig zijn voor inwerkingtreding, uiterlijk oktober 2021 gereed zijn en werken. Tevens is afgesproken dat de zogenaamde tijdelijk alternatieve maatregelen (TAM) een half jaar voor inwerkingtreding zijn ingeregeld. Dit zijn maatregelen die ervoor zorgen dat de wet ook goed van start kan gaan als sommige landelijke of lokale voorzieningen niet volledig werken. ICT-oplossingen, zoals het tijdelijk publiceren van omgevingsplannen via de huidige digitale standaarden, het overgangsrecht en serviceteams die overheden werk uit handen nemen, kunnen dan uitkomst bieden.

Tot slot is gesproken over de financiële impact als gevolg van het verschuiven van de inwerkingtredingsdatum. Inhoudelijk gaat het om de financiële consequenties voor de bevoegde gezagen, te weten extra implementatiekosten, het langer overeind houden van bestaande koppelingen naast de nieuwe en indien nodig het treffen van tijdelijke alternatieve maatregelen. Daarnaast is de ontwikkeling van de DSO-LV complexer dan voorzien (met name de zogenoemde planketen). De precieze financiële impact van een besluit tot uitstel en de ontwikkeling van het DSOLV wordt nu in kaart gebracht en vergt nog nader overleg. Provincies gaan er vanuit dat de terugverdientijd binnen de 10 jaar blijft, zoals nu ook het geval is.

De Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) blijft, gelet op de gezamenlijke implementatievoorbereidingen, gekoppeld aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet en wordt dus ook 1 juli 2022 van kracht. Deze wet heeft als doel om de bouwkwaliteit en het bouwtoezicht te verbeteren.

Relatie uitstel inwerkingtreding Omgevingswet met Omgevingsvisie en Omgevingsverordening

Zoals u bekend zijn we, in co-creatie met onze omgeving, bezig met een traject om te komen tot een Omgevingsvisie en omgevingsverordening op basis van de Omgevingswet. In dat kader heeft u in uw vergadering van 23 april de wensen en bedenkingen vastgesteld en wordt nu gewerkt aan een ontwerp Omgevingsvisie. De bedoeling is dat deze in de maanden juli/augustus ter inzage wordt gelegd en dan in uw vergadering van november vastgesteld wordt. De Omgevingsvisie kan gelijk na de vaststelling fungeren als het nieuwe beleid van de provincie.

Voor het inwerking treden van de Omgevingsverordening is het op dit moment noodzakelijk dat de Omgevingswet in werking treedt. Nu dit niet langer op 1 januari 2022 is betekent het dat de inwerkingtredingsdatum van de Omgevingsverordening in principe verplaatst naar juli 2022, het moment dat de Omgevingswet in werking treedt. Tot het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet zal de huidige Omgevingsverordening 2018 vigerend blijven. Wel kan de nieuwe Omgevingsverordening in november door Provinciale Staten worden vastgesteld.

Vanuit het Ministerie is aangegeven dat gekeken wordt of er een mogelijkheid is om een tijdelijke voorziening te treffen maar daarover hebben we nu niet meer informatie.

Het grootste verschil tussen de huidige Omgevingsverordening 2018 en de nieuwe Omgevingsverordening onder de Omgevingswet is de aanpassing aan de nieuwe gedachte achter de Omgevingswet en heeft dus rechtstreeks te maken met de Omgevingswet zelf. Een onderdeel van de Omgevingswet is dat we toegaan naar het principe van “ja, mits” in plaats van “nee, tenzij”.

De voorschriften uit de Omgevingsverordening 2018 zijn hierop aangepast in de nieuwe Omgevingsverordening.

Samengevat, het kan wel om tussentijds de huidige Omgevingsverordening aan te passen na vaststelling, maar het is maar de vraag of dat het nodig is.

Op dit moment worden de reacties uit de achterbanraadpleging verwerkt, mogelijk volgen daar nog aanpassingen van de Omgevingsverordening uit. Vooralsnog wordt het traject om te komen tot een nieuwe Omgevingsverordening voortgezet en zal de Omgevingsverordening in november gelijk met de Omgevingsvisie aan Provinciale Staten ter vaststelling worden aangeboden. Het moment van inwerkingtreden van de nieuwe verordening is zoals al is aangegeven afhankelijk van het Rijk. Zodra hierover meer bekend is zullen we u hierover informeren.

In juli 2021 ontvangt u, zoals al eerder is toegezegd, informatie over de aanpassingen van zowel de Omgevingsvisie als de Omgevingsverordening aan de reacties uit de achterbanraadpleging. Ook zal er dan een overzicht zijn met de verschillen tussen de Omgevingsverordening 2018 en de nieuwe Omgevingsverordening onder de Omgevingswet.

Nader informeren Provinciale Staten over de Omgevingswet

Ons college zal u informeren over bijzonderheden bij de implementatie van de Omgevingswet. Tevens kunnen we ons voorstellen dat u nadere informatie wenst over de inhoud en werking van de wet.

Het programma Aan de slag met de Omgevingswet ondersteunt de implementatie van de wet in de praktijk. Het programma biedt o.a. Regionale Implementatiecoaches Omgevingswet, bijeenkomsten, cursussen en voorbeelden aan.

Vanuit het programma bestaat de mogelijkheid om een demo te organiseren rondom het Omgevingsloket. Dit houdt in dat u zelf kunt ontdekken en zien wat het Digitaal Stelsel Omgevingswet is. Deze demo is bedoeld voor alle overheden in de regio waarin het integraal samenwerken en leren van en met elkaar centraal staat. Wij hebben kenbaar gemaakt dat – naar onze indruk – uw Staten hier geïnteresseerd in kunnen zijn.

Het programma kijkt daarom naar de mogelijkheden om dit te organiseren met eigen Zeeuwse informatie. Tevens verkennen we op dit moment hoe we deze sessie digitaal vorm kunnen geven en of de demo wel/niet interbestuurlijk wordt aangevlogen. Dit hangt o.a. af van het aantal belangstellenden in combinatie met de vorm waarin de demo wordt gegeven.

We zullen u hierover informeren en ambtelijk zal met de griffie worden verkend in hoeverre er belangstelling is vanuit uw Staten voor het volgen van de demo.
Wij hopen u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

De voorzitter van Provinciale Staten
T.a.v. de statengriffier

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Planning Zeeuwse Omgevingsvisie en verordening	64089		

Middelburg, 15 juni 2021

Geachte voorzitter,

Op 1 juni 2021 informeerden wij u over het uitstel van de Omgevingswet en over de gevolgen die dit heeft voor de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. Wij gaven aan dat de Omgevingsverordening in november gelijk met de Omgevingsvisie aan u ter vaststelling worden aangeboden.

Inmiddels hebben wij meer informatie over de wijze van publiceren in het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO) en hebben we signalen gekregen dat veel partijen de ontwerp Omgevingsverordening in zijn geheel goed willen doornemen. Vooral omdat de verordening rechtstreeks doorwerkt naar partijen. Tijdens de achterbanraadpleging bestond deze mogelijkheid niet omdat destijds alleen de beleidsneutrale omzetting beschikbaar was en kaartmateriaal nog niet beschikbaar was. Daarom hebben wij de planning van de Omgevingsvisie en verordening nogmaals tegen het licht gehouden en besloten de planning aan te passen.

Voor de verordening nemen we meer tijd om deze met de betrokken partijen te bespreken. De verordening zal na de zomervakantie ter inzage worden gelegd. Er is in de zomer dan ook meer tijd om de ontwerp verordening te publiceren in het DSO. Dit betekent dat u de verordening niet meer in 2021 kunt vaststellen, maar wel in uw eerste vergadering van 2022. Het moment dat de verordening inwerking treedt, zal door deze gewijzigde planning niet veranderen. Dit blijft gelijk met het moment van inwerking treden van de Omgevingswet op 1 juli 2022.

De planning van de Omgevingsvisie wijzigt niet. Deze wordt volgens planning in juli ter inzage gelegd en in november aan u ter besluitvorming voorgelegd. Voor de Omgevingsvisie gaan we er vanuit dat het publiceren geen vertraging oplevert omdat het aan minder strenge eisen moet voldoen bij publicatie binnen het DSO en omdat er ook buiten het DSO een alternatief beschikbaar is via ruimtelijkeplannen.nl. Op ruimtelijkeplannen.nl kunnen wij de Omgevingsvisie op een gelijke wijze publiceren zoals het Rijk de Nationale Omgevingsvisie gepubliceerd heeft.

Het procedureel loskoppelen van de Omgevingsvisie en verordening heeft ook een bijkomend voordeel voor de kwaliteit van de besluitvorming. Als u de Omgevingsvisie amendeert op punten die ook de verordening raken, hebben wij meer tijd om deze te verwerken in het voorstel voor de Omgevingsverordening. Zo kunnen wij ervoor zorgen dat u begin 2022 een Omgevingsverordening kunt vaststellen die aansluit op de door u vastgestelde Omgevingsvisie.

Wij hopen u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: nvt
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: nvt
Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde

belast met

behandeling: dhr. A.J. van der Maas

Vergadering PS: 23 juli 2021

Nr: [67982](#)

Agenda nr:

Vergadering GS:

Nr: 15 juni 2021
65484

Onderwerp: Concept Regionale Mobiliteitsstrategie

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

In de richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn richtinggevende keuzes aangegeven voor de mix van mobiliteit, aanpak van knooppunten, ontwikkeling van de mobiliteitscentrale, data en het living lab slimme mobiliteit. In de concept Regionale Mobiliteitsstrategie zijn deze keuzen verder uitgewerkt. Het concept is een extra tussenstap om wensen en bedenkingen/ meningen van partijen te krijgen en te kunnen bespreken, in opmaat naar de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie.

Wat willen we bereiken?

In de richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn vijf richtinggevende keuzes voorgesteld voor de toekomstige mobiliteit in Zeeland:

- 1) Mix van Mobiliteit: We faciliteren aanvullend op eigen vervoer een flexibel vraagafhankelijk vervoersaanbod, zodat iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot knooppunt en van knooppunt tot bestemming te komen. We garanderen de deur-tot-deur-reis voor kwetsbare reizigersgroepen. Dit wordt gecombineerd met een beperkter maar hoogwaardiger netwerk van vaste snelle verbindingen (bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden buiten Zeeland. We creëren een Zeeuwse basis met ruimte voor regionaal (en seizoensgebonden) maatwerk dat regionaal wordt uitgewerkt.
- 2) Knooppunten: We organiseren een Zeeuwse aanpak van knooppunt ontwikkeling, gericht op OV-knooppunten met gelaagdheid van vier niveaus. Daarnaast werken we aan mobiliteitshubs rond laadvoorzieningen. Beide dragen bij aan de overstap van flexibele mobiliteit op snelle verbindingen. We investeren in de ontwikkeling van minimaal 6 OV-knooppunten van de eerste twee niveaus voor 2025 en maken afspraken over het stap voor stap realiseren van tussen de 10 en 20 aanvullende OV-knooppunten en mobiliteits-hubs rond (snel)laadvoorzieningen voor 2030.
- 3) Mobiliteitscentrale: Een in te richten Mobiliteitscentrale Zeeland is opdrachtgever voor vervoerscontracten, draagt bij aan de ontwikkeling van vervoersinitiatieven, coördineert het aansluiten van vraag en aanbod en draagt zorg voor zichtbaarheid van Zeeuwse mobiliteit in MaaS-apps. De Mobiliteitscentrale heeft een ontwikkelfunctie waarmee systemen vanuit verschillende contracten/ initiatieven met elkaar kunnen ademen. Voor de niet digitaal vaardige reiziger biedt de mobiliteitscentrale telefonische plan en boekingsmogelijkheid.
- 4) Data: Mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur worden slim ingericht, waarbij datastromen via het Regionaal Datateam worden gefaciliteerd, met als doel voor de reiziger het mobiliteitssysteem zo vlug, veilig, betrouwbaar en comfortabel mogelijk te organiseren.

- 5) Living Lab: We investeren de beschikbare middelen uit het compensatiepakket 'Wind in de zeilen' voor het Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland, om nieuwe technieken en ontwikkelingen met pilots te testen en uit te proberen in de Zeeuwse situatie. Zeeland is daarmee het gebied om in een meer dunbevolkt gebied innovaties die door kennisinstellingen zijn ontwikkeld en uitgewerkt in de praktijk uit te gaan testen. Bij in de praktijk bewezen succesvolle toepassingen rollen we initiatieven uit over Zeeland.

In de concept Regionale Mobiliteitsstrategie zijn deze vijf richtinggevende keuzes nader uitgewerkt. Het voorleggen van het concept van de Regionale Mobiliteitsstrategie is een tussenmoment op weg naar de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie. Aan PS wordt gevraagd om wensen en bedenkingen op deze strategie mee te geven. Tegelijkertijd ligt dit concept voor bij de colleges van gemeenten, wordt hierop advies gevraagd aan het OPOV en worden andere stakeholders de mogelijkheid geboden hierop te reageren. Op basis daarvan kan tussen betrokken partijen worden besproken welke aanpassingen nodig zijn om tot een definitieve gezamenlijke Regionale Mobiliteitsstrategie te komen.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Het is belangrijk dat voor partijen die de definitieve mobiliteitsstrategie vaststellen om duidelijke doelstellingen vast te leggen, met zicht op de monitoring van de indicatoren en evaluatiemomenten. In hoofdstuk 10 van de concept Regionale Mobiliteitsstrategie is de eerste opzet daarvoor opgenomen.

Wat doen we daarvoor?

Na het ontvangen van reacties, adviezen en standpunten over de richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn verschillende uitwerkingen in gang gezet:

1) Mix van Mobiliteit

De combinatie van de adviesbureaus APPM en Goudappel hebben analyses gemaakt van de vervoersstromen in Openbaar Vervoer en Doelgroepenvervoer.

Hieruit volgt het voorstel zoals opgenomen in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie:

- Vanuit de basis van de haltetaxi wordt gebouwd aan een fijnmazig systeem van deeltaxi's en kleine busjes in combinatie met het doelgroepenvervoer, buurtbussen, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit. Dit systeem moet de garantie bieden dat iedere inwoner binnen 2,5 kilometer een opstaplocatie heeft met een passende mobiliteitsmogelijkheid. Voor de meeste inwoners zal dit dicht bij huis zijn, omdat dergelijke opstappunten in dorpen en woonwijken te vinden zijn, maar ook in het buitengebied wordt de 2,5 kilometer als maximum afstand gegarandeerd.
- Het OV-netwerk wordt gericht op snelle en drukke verbindingen waar de bus de meeste meerwaarde heeft. Dit betekent een beperkter, maar hoogwaardiger netwerk. Grensoverschrijdende verbindingen krijgen gezien eerdere inbreng vanuit PS en vanuit verschillende gemeenten extra prioriteit. Gezien grote groep scholieren die afhankelijk is van het OV is de keuze om ook scholierenlijnen te organiseren en daarbij via een onderwijsaanpak in gesprek te gaan met onderwijsinstellingen. Dit zit tussen scenario 2 en 3 in van de in de concept strategie opgenomen kaart.
- Fietsen en wandelen blijven naast de georganiseerde mobiliteit de belangrijkste elementen.

Daarnaast is een marktconsultatie uitgevoerd gericht op de vraag wanneer een busconcessie voor marktpartijen interessant is om op in te schrijven. Er was relatief veel belangstelling van marktpartijen om input in deze marktconsultatie te leveren. Inzicht daaruit is verkregen in de gevolgen van Corona op de overwegingen om in te schrijven op een nieuwe concessie (onzekerheid), de wens van marktpartijen om een ontwikkelende rol in het OV te hebben en de wijze waarop stimulansen voor ontwikkeling in een concessie kunnen worden opgenomen.

2) Knooppunten

Royal Haskoning DHV heeft een uitwerking gemaakt van de knooppuntenaanpak, begeleid door een groep medewerkers van gemeenten en provincie. Daarbij worden drie typen hubs onderscheiden: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Per categorie gebruiken we een synoniem voor het woord knooppunt, namelijk hub. Hiermee sluiten we aan bij de landelijke trend waarin steeds vaker over mobiliteitshubs gesproken wordt. Bovendien benadrukt nieuwe terminologie ook dat er een kwaliteitsverbetering bij bestaande knooppunten wordt doorgevoerd. In andere woorden: in de oude en huidige situatie praten we over knooppunten, transferia en P+R. In de nieuwe situatie praten we over hubs, maar deze noemen we pas hubs als het voorzieningenniveau op het afgesproken niveau is gerealiseerd. Buiten de drie type hubs is in de categorisering ook plaats voor een hubgrade (tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen), haltes en deelmobiliteitspunten. Per type hub is uitgewerkt welk voorzieningenniveau daar dan bij hoort, inclusief het kostenplaatje.

Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningenniveau:

- Toegankelijk, herkenbaar en vindbaar
- Contactinfo en een kaart van de lijnen, de omgeving en het hubnetwerk
- Overdekt fietsparkeren en fietsreparatiepaal
- Autoparkeren en kiss & ride
- Overdekt wachten, verlichting een afvalbak en toeristeninfo

Beoogd was om in een werksessie ook de locaties voor de verschillende soorten hubs te verkennen per regio. Dit is enkel gebeurd voor Tholen en Schouwen-Duiveland, waardoor dit voor de andere regio's nog mist. Omdat we eraan hechten dit gezamenlijk goed uit te werken, is dit in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie nog niet opgenomen. Dit zal in de periode juni-september verder worden uitgewerkt en besproken, zodat dit bij het voorleggen van de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie is ingevuld en afgestemd.

3) Mobiliteitscentrale

In de reacties op de richtingennotitie zijn veel vragen gesteld en opmerkingen geplaatst bij de mobiliteitscentrale. Daarbij speelt zowel een rol als wat wordt er inhoudelijk van een mobiliteitscentrale verwacht en daarbij een sterke wisselwerking met op welke manier besluitvorming en sturing op een mobiliteitscentrale verloopt. KokxDeVoogd heeft in opdracht van een begeleidingsgroep met vertegenwoordigers uit de regio en de provincie een ronde bestuurlijke interviews afgenomen en heeft haar advies opgeleverd. Vanuit dit advies is een opzet voor ambitie, takenpakket en hoofdvorm van de mobiliteitscentrale in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie opgenomen.

De opbouw van de mobiliteitscentrale vraagt een zorgvuldige aanpak, waarbij partners duidelijk hebben gemaakt pas definitieve besluiten te kunnen nemen wanneer het complete plaatje duidelijk en uitgewerkt is. Dat betekent dat in navolging op de definitieve mobiliteitsstrategie een vervolgproces nodig zal zijn, waarin de precieze uitwerking van kosten en personele inzet een van de onderdelen is. Dat betekent dat ook na de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie er nog een formeel besluitmoment over de mobiliteitscentrale voor Raden en Staten zal volgen. Indien het gaat om het oprichten van een rechtspersoon dan volgt tevens een wensen en bedenkingenprocedure voor gemeenteraden (160, tweede lid Gemeentewet) en staten (158, tweede lid Provinciewet). In dit proces zal rekening moeten worden gehouden met gemeentelijke en provinciale verkiezingen en daarop volgende collegevorming.

Deadline voor een draaiende Mobiliteitscentrale is gezien de ingangsdatum van de nieuwe concessie december 2024.

4) Data en Regionaal Data Team

De Zeeuwse aanpak voor het Regionaal Data Team is door een kwartiermakend team uitgewerkt. In de komende periode besluiten colleges over de vanuit hun organisatie gevraagde inzet voor dit team, zodat tempo kan worden gemaakt richting nationale afspraken voor 2023. Het rijk voorziet dat in het najaar 2021 het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata live gaat. Via dit punt wordt de data uit de diverse bronnen en samenwerkingsverbanden die er nationaal zijn ontsloten ter bevordering van multimodaal reizen, beleidsontwikkeling, innovatie en een efficiëntere overheid.

Eerder is gesproken over de zeven landelijke pilots met Mobility as a Service-apps. Uit de zeven pilotregio's komen acht MaaS-apps. Vroeger dan verwacht zullen deze apps al in 2021 landelijk worden uitgerold. Er wordt gewerkt om Zeeuwse mobiliteitsmogelijkheden aan te sluiten op deze MaaS-apps.

5) Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland

In het kader van het compensatiepakket Wind in de Zeilen is er budget beschikbaar gekomen om programmatisch nieuwe ontwikkelingen te testen en uit te proberen. Dit met als doel om vervolgens nieuwe mobiliteitsoplossingen over heel Zeeland uit te rollen.

In de bijgevoegde concept mobiliteitsstrategie zijn deze vijf keuzes verder uitgewerkt op het niveau van de hoofdlijnen en de richting van de uitvoering.

Stap naar definitieve strategie

Definitieve besluitvorming over de Regionale Mobiliteitsstrategie vindt in het najaar plaats. In de komende maanden wordt op basis van de meningsvorming over het concept bij de verschillende betrokken partijen gezien welke aanpassingen nodig zijn om tot een gedragen definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie te kunnen komen.

Verdere stappen

De definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie biedt een belangrijke basis voor de aanbestedingsprocedure voor een volgende OV-concessie. Aangezien voor een dergelijke aanbesteding heldere uitgangspunten belangrijk zijn, wordt samen met de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie een uitgangspuntennotitie voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie opgesteld.

Voorzien wordt dat vanuit die uitgangspunten tot en met voorjaar een Programma van Eisen voor de nieuwe concessie wordt samengesteld, waarna gestart kan worden met de aanbestedingsprocedure. In de planning is voorzien dat na gunning een behoorlijke implementatieperiode beschikbaar is voordat de nieuwe concessie start.

Belangrijk is om tot aan de start van de aanbesteding van de nieuwe concessie de landelijke effecten van Corona op het OV en de stand van zaken landelijk binnen verschillende concessies te bezien. Uit de marktconsultatie is gebleken dat bij te grote risico's binnen bestaande concessies vervoerders terughoudend zullen zijn in het inschrijven op nieuwe concessies. Wanneer er begin 2022 grote risico's zijn binnen bestaande concessies, vraagt dit specifieke afwegingen binnen de geldende regelgeving voor OV-concessies.

Wat zijn de klimaat effecten?

In de concept Regionale Mobiliteitsstrategie wordt de koppeling gelegd tussen slim en schoon en naar de regionale energiestrategie. De doelstelling uit de RES is eveneens in de Regionale Mobiliteitsstrategie opgenomen. Dit betreft: Per 2030 een CO₂ reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990.

Daarnaast is een specifieke doelstelling: "In 2030 wordt al het Openbaar Vervoer en vraaggestuurd vervoer uitgevoerd met Zero-Emissie voertuigen." In de RES is de inschatting gemaakt dat dit een CO₂ reductie van 20 Kton oplevert.

Wat mag het kosten?

Deze concept strategie draagt nog geen directe financiële consequenties in zich, aangezien pas bij besluitvorming over de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie de direct daaruit voortvloeiende financiële gevolgen gedekt moeten zijn.

Het huidige beeld is:

Voor de toekomstige mobiliteitsmix wordt in de strategie uitgegaan van gelijkblijvende budgetten (inclusief indexering) zoals in de provinciale meerjarenbegroting zijn opgenomen. In het bepalen van de uitgangspunten voor de nieuwe concessie worden afwegingen met betrekking tot risico's meegenomen.

In de voorjaarsnota 2021 zijn middelen op een stelpost gereserveerd om de opgaven naar uitvoering te brengen. Voor de knooppuntenaanpak is voorzien dat bij de besluitvorming over de definitieve mobiliteitsstrategie een voorstel wordt gedaan van onttrekking van middelen aan deze stelpost. Zoals in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie is aangegeven, betreft dit een provinciaal aandeel in kosten voor twee stationshubs (naar verwachting 1, gezien het beschikbare budget uit het compensatiepakket voor stationsgebied Vlissingen), vier regionale hubs en zes reguliere hubs. Dit is beoogd als cofinanciering naast gemeentelijke en rijksbijdragen.

Voor de ontwikkeling op data en voor het Living Lab Slimme Mobiliteit (in het kader van het compensatiepakket Wind in de Zeilen) zijn rijksbijdragen (respectievelijk € 125.000 incl. BTW t/m 2023 en € 1.000.000 incl. BTW t/m 2025) beschikbaar die reeds in de provinciale meerjarenbegroting zijn verwerkt.

Bij de besluitvorming over de Regionale Mobiliteitsstrategie zal een gedetailleerder overzicht van betrokken budgetten worden opgenomen in een uitvoeringsplan voor de komende jaren.

Voor de Mobiliteitscentrale zullen na de definitieve mobiliteitsstrategie nog vervolgbesluiten (o.a. door PS) moeten worden genomen, waaronder de precieze taakverdeling tussen overheden, in samenhang met de personeelskosten en materiële kosten die daarmee gemoeid zijn, mede in relatie tot beschikbare personeelsinzet en materieel budget in de provinciale begroting voor deze taken.

Financiële consequenties externe inhuur: nvt

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 juni 2021, nr. 65484;

besluiten:

Het concept Opgavenvoorstel: concept Regionale Mobiliteitsstrategie vast te stellen als provinciaal, richtinggevend document voor de procesaanpak, daarmee voor de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie, en wensen en bedenkingen in deze kenbaar te maken ten behoeve van het opstellen van een definitieve strategie.

Concept Regionale Mobiliteitsstrategie

Zeeland Slim en Duurzaam Bereikbaar
8 juni 2021



Inhoud

1 Strategie in hoofdlijnen.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Ambitie.....	4
1.3 Betekenis voor strategie tot 2035.....	5
2 Inleiding Uitwerking.....	7
2.1 Huidige Situatie.....	7
2.2 Landelijk Beleid.....	7
2.3 Perspectief Reiziger.....	8
3 Duurzame Mobiliteit.....	10
3.1 Ambities Duurzame Mobiliteit.....	10
3.2 Zero Emissie.....	10
3.3 (Laad)infrastructuur.....	11
3.4 Samenspel.....	12
4 De mix van mobiliteit.....	13
4.1 Inleiding.....	13
4.2 Strategische keuzes.....	13
5 Zeeuwse Hub strategie.....	24
5.1 Inleiding.....	24
5.2 Type knooppunten.....	26
5.3 Menukaarten.....	28
5.4 Uniformiteit binnen de Zeeuwse hubs.....	29
5.5 Organisatie.....	30
6 Mobiliteitscentrale.....	32
6.1 Waarom.....	32
6.2 Ambitie.....	33
6.3 Taken.....	33
6.4 Regierol, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid.....	34
6.5 Rechtsvorm en governance.....	35
6.6 Proces.....	36
7 Data.....	37
7.1 Inleiding.....	37
7.2 Inhoudelijk belang data wegbeheerders.....	37
7.3 Regionaal Data Team.....	38
7.4 Ontwikkelingen.....	38

7.5 Mobility as a Service.....	39
8 Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland.....	40
8.1 Inleiding.....	40
8.2 Onderdelen Living Lab.....	40
8.3 Te behalen resultaten.....	41
8.4 Afwegingskader ondersteuning projecten.....	42
9 Samenwerking.....	43
9.1 Belang.....	43
9.2 Rollen.....	44
9.3 Adviesorganen en ervaringsdeskundigheid benutten.....	45
10 Monitoring en Evaluatie.....	46
10.1 Doelen.....	46
10.2 Monitoring.....	47
10.3 Evaluatie.....	47
Bijlage 1: Kaart hoofdfietsroutes.....	49
Bijlage 2: Menukaarten van hubs.....	50

1 Strategie in hoofdlijnen

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is een bepalende factor voor de leefbaarheid van Zeeland. De combinatie van een kwetsbaar mobiliteitssysteem en opschaling van voorzieningen kan de leefbaarheid onder druk zetten. De bereikbaarheid moet in heel Zeeland gegarandeerd zijn om de leefbaarheid op peil te houden. Goede verbindingen naar de om Zeeland heen liggende steden zorgen dat inwoners en bezoekers van Zeeland kunnen profiteren van de voorzieningen in (groot)stedelijke gebieden. Voor het vestigingsklimaat zijn goede verbindingen binnen Zeeland en snelle verbindingen met omliggende stedelijk gebied essentieel. Imago-onderzoek laat zien dat voor verschillende leeftijdsgroepen, bij de overweging om zich in Zeeland te vestigen, bereikbaarheid bij de belangrijkste vestigingsfactoren hoort en van die belangrijkste factoren het laagste rapportcijfer krijgt. Daarnaast speelt als factor de groei van het toerisme en de steeds langer wordende toeristische periode, wat een steeds groter wordende drukte op het Zeeuwse wegennet met zich meebrengt. Ook biedt mobiliteit juist een mooie (belevings)factor om Zeeland te verkennen.

Reizigers willen veilig, snel en gemakkelijk van deur tot deur kunnen reizen. Dát verandert niet, wel de manier waarop. Mobiliteit zit namelijk in een transitie. De verschillende modaliteiten veranderen. Denk aan de elektrische fiets, de opkomst van de zelfrijdende auto en de veranderingen binnen het openbaar en doelgroepenvervoer. De mogelijkheden om mobiliteit (digitaal) te plannen, boeken, gebruiken en betalen zijn in opmars, waardoor grenzen tussen openbaar vervoer (OV), doelgroepenvervoer, eigen mobiliteit en privaat mobiliteitsaanbod vervagen. De vervanging van voertuigen op fossiele brandstoffen door zero-emissie voertuigen laat een exponentiële trendbeweging zien. Dat gegeven maakt dat stakeholders in Zeeland samen nadenken en werk maken van de verbetering van de mobiliteit in Zeeland. De bevoegdheden op het gebied van de mobiliteit zijn verdeeld over diverse overheden, wat de noodzaak tot samenwerking benadrukt. Eind 2024 eindigt de huidige openbaar busvervoer concessie in Zeeland. Gezien de verschillende ontwikkelingen is het daarom van belang gezamenlijk strategie te bepalen voor 2025 en verder.

1.2 Ambitie

Bovenstaande noopt om de Zeeuwse insteek op de toekomst van mobiliteit te bepalen. De ambitie is met een nieuwe insteek de stap te maken naar slimme en duurzame mobiliteit. Hierbij wordt het aanbod afgestemd op de vraag naar mobiliteit. Dit gebeurt door inzet op een samenspel van innovatieve technologische systemen en klassieke vervoersvormen (bus, trein, ferry). De komende tijd is een doorontwikkeling noodzakelijk in het samenspel tussen innovatieve systemen en klassieke vervoersvormen en tussen fijnmazige systemen en grote verbindingen.

De reiziger komt daarbij centraal te staan. Het perspectief van de reiziger is het uitgangspunt en niet het denken vanuit verschillende overheden in losse systemen. Doordat de reiziger via Mobility as a Service-apps en (telefonisch) via de mobiliteitscentrale makkelijker vervoerwijzen zou kunnen combineren en daardoor ook meer keuze krijgt in de van deur tot deur vervoersmogelijkheden. Het benutten van data en het beschikbaar maken van data is een belangrijke basis voor een goed mobiliteitssysteem.

Mobiliteit wordt georganiseerd zodat inclusiviteit op een goede manier wordt ingevuld. Dit in lijn met de uitgangspunten van het VN-verdrag voor de rechten van de mens met een beperking. Zoveel als mogelijk kan gebruik worden gemaakt van de reguliere mobiliteitssystemen. Voertuigen en hubs worden daarop ingericht. Voor de meest kwetsbare groepen zijn er specifieke mogelijkheden via het doelgroepenvervoer. Daarbij is de

ambitie dat er ook mogelijkheden zijn om deels via doelgroepenvervoer en deels met reguliere mobiliteit de reis af te kunnen leggen.

De veranderingen in de mobiliteit stoppen in de komende periode niet. Die zullen met wisselende snelheden doorgaan. Dat vraagt dat in Zeeland blijvend wordt ingespeeld op ontwikkelingen. Dat er een klimaat wordt gecreëerd waarin het normaal is om nieuwe mogelijkheden uit te testen en bij bewezen maatschappelijke meerwaarde ook uit te rollen.

1.3 Betekenis voor strategie tot 2035

Gericht wordt op een toekomstig mobiliteitssysteem dat veel meer aansluit op de behoeften van de individuele reiziger. Dat gaat niet vanzelf. Er moet gewerkt worden aan verschillende elementen en randvoorwaarden om dat tot stand te laten komen.

Snelle OV-verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en omliggende steden zijn belangrijk om de bereikbaarheid van Zeeland op peil te houden. Met de trein, busverbindingen en de Westerschelde Ferry worden een hoofdnetwerk van snelle verbindingen gerealiseerd. Deze verbindingen zijn maximaal een factor 2 langzamer dan dezelfde verbinding met de auto.

Vanuit de basis van de haltetaxi wordt gebouwd aan een fijnmazig systeem van deeltaxi's en kleine busjes in combinatie met het doelgroepenvervoer, vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit. Dit systeem moet de garantie bieden dat iedere inwoner binnen 2,5 kilometer een opstaplocatie heeft met een passende mobiliteitsmogelijkheid. Voor de meeste inwoners zal dit dichterbij huis zijn, omdat dergelijke opstappunten in dorpen en woonwijken te vinden zijn, maar ook in het buitengebied wordt de 2,5 kilometer als maximum afstand gegarandeerd. Met die fijnmazige mobiliteitsmogelijkheden kan iedereen op een makkelijke manier een hub bereiken. Stap voor stap wordt hierbij een systeem ontwikkeld, zodat steeds meer de mogelijkheden van Mobility as a Service worden benut. Zodat reizigers kort van tevoren in hun MaaS-app kunnen aangeven van welk opstappunt naar welke locatie ze willen en steeds meer ritten dankzij een automatische planning kunnen worden gecombineerd.

Fietsen en wandelen blijven naast de georganiseerde mobiliteit de belangrijkste elementen. Het zijn niet de technologisch ingewikkelde mobiliteitsvormen, maar het zijn wel de slimste manieren van mobiliteit. Gezond en schoon, maar beperkt in de afstanden die kunnen worden afgelegd. Met de opkomst van de elektrische fiets is de afstandsgrens en inspanningsgrens verlegd. Niet voor iedereen is het mogelijk om via wandelen of fietsen bij een opstappunt te komen. Daarom is het belangrijk dat met doelgroepenvervoer wordt gegarandeerd dat de meest kwetsbare mensen en specifieke groepen kunnen rekenen op vervoer dat met het nodige maatwerk is georganiseerd.

Door steeds meer datagestuurd te gaan werken kan de inzet van voertuigen worden geoptimaliseerd en wordt het mobiliteitsaanbod aangepast op de mobiliteitsvraag bij locaties. De mobiliteitsmogelijkheden die door overheden worden ondersteund zijn Zero-Emissie of worden uiterlijk in 2030 vervangen door Zero-Emissie voertuigen. Deze voertuigen gebruiken duurzaam opgewekte energie.

Daarbij is de realisatie dat "de reiziger" van persoon tot persoon verschilt en dat verschillende doelgroepen/reizigers wellicht een verschillende aanpak vragen (zo vraagt bijvoorbeeld een scholier andere kwaliteit van het systeem dan een toerist). Gezamenlijk wordt een goede basis gelegd, waarbij initiatieven van vrijwilligers en private partijen worden gestimuleerd om verder in te spelen op de behoeften van verschillende doelgroepen.

Waar de reiziger koppelingen van mobiliteitsvormen nodig heeft, worden deze verknoopt op hubs. Daar worden de verbanden gelegd tussen snelle verbindingen en fijnmazige mobiliteitsoplossingen. Deze hubs krijgen een vast kwaliteitsniveau en zijn herkenbaar, zodat de reiziger weet waar hij/ zij op kan rekenen. Stap voor stap wordt geïnvesteerd om dit kwaliteitsniveau in Zeeland te gaan bereiken. De kwaliteit van de hubs is een belangrijke voorwaarde om diverse mobiliteit met elkaar te verknopen.

Een samenhangend mobiliteitssysteem vraagt samenwerking. Verschillende verantwoordelijkheden tussen overheden, contracten en contractvormen mogen niet langer in de weg staan om het voor de reiziger best beschikbare aanbod te kunnen creëren. Binnen de budgettaire middelen die daarvoor beschikbaar zijn. In een mobiliteitscentrale zal expertise gebundeld worden en wordt gezorgd voor regie over de verschillende mobiliteitsvormen heen. De samenwerkingsvorm voor die mobiliteitscentrale wordt in de komende periode, tussen nu en 2024, uitgewerkt. Daarbij is de samenwerking met en tussen private initiatiefnemers, vervoerbedrijven en vrijwilligersinitiatieven essentieel om een goed mobiliteitsaanbod in Zeeland te garanderen.

Voor het waarmaken van de ambities zijn er verschillende randvoorwaarden nodig: de hubs, zoals eerder benoemd, data en systemen om de reis makkelijk te kunnen plannen, boeken, gebruiken en betalen. Een regionaal datateam gaat de Zeeuwse overheden begeleiden om kwalitatief goede data beschikbaar te krijgen en beschikbaar te stellen aan andere partijen via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata. Daar waar noodzakelijk zal dit worden aangevuld met specifieke (kwantitatieve maar ook zeker kwalitatieve) Zeeuwse data op het gebied van de wensen/vraag van de reiziger. Data uit de systemen biedt geanonimiseerd en op een veilige manier inzicht in de mobiliteitsvraag. Gezamenlijk wordt die data gebruikt om het aanbod steeds gericht op de mobiliteitsvraag te organiseren en daarmee stap voor stap de reiziger beter en efficiënter bedienen.

Met het Living Lab Slimme Mobiliteit wordt een start gemaakt om nieuwe mobiliteitsoplossingen in Zeeland uit te testen en ontwikkelingen te versnellen. Het Living Lab biedt een klimaat waar partijen gezamenlijk als uitgangspunt hebben om het Zeeuwse mobiliteitssysteem blijvend te verbeteren en te vernieuwen in. Zowel bij de ontwikkeling, het testen als ook het implementeren van nieuwe mobiliteitsoplossingen vormt samenwerking de crux. Het realiseren van deze strategie is dan ook gezamenlijke (mooie) uitdaging waarmee Zeeland duurzamer, leefbaarder en bereikbaarder wordt.

2 Inleiding Uitwerking

2.1 Huidige Situatie

De toekomst begint bij het hier en nu. Het hier en nu brengt veel onzekerheid met zich mee. Anderhalf jaar geleden was de gedachte dat de ontwikkeling van aantallen reizigers voor een aantal doelgroepen goed ingeschat kan worden. Trends uit het verleden en bijvoorbeeld de te verwachten aantallen scholieren gaven daarvoor een goede basis. De Coronaperiode heeft laten zien hoeveel er in korte tijd kan veranderen, waarbij onduidelijk is hoeveel blijvende effecten dit heeft op de reizigers. In de huidige situatie zijn voorspellingen dan ook alleen met een grote bandbreedte te geven. Een keuze zou zijn om te wachten met een strategie tot er meer zekerheid is over de toekomst. Wat de periode sinds maart 2020 ons heeft geleerd is dat dergelijke zekerheden langer duren dan je verwacht.

Belangrijk is dat al voor Corona er redenen in overvloed waren om tot een nieuwe strategie te komen op de toekomstige mobiliteit in Zeeland en fundamenteel te kijken naar de huidige werking van het mobiliteitssysteem. Die redenen zijn nog eerder versterkt dan dat ze verminderd zijn. Er is meer flexibiliteit nodig, reizigers moeten makkelijker keuzes kunnen maken tussen verschillende mobiliteitsvormen en het belangrijkste is dat de reiziger centraal moet staan en niet de mobiliteitsvorm.

Op de korte termijn moeten in het kader van afspraken over de beschikbaarheidsvergoeding van het rijk maatregelen worden getroffen. Dit om de huidige busconcessie binnen de financiële mogelijkheden op een voldoende niveau te houden. Daartoe dient het transitieplan. Voor de grote ontwikkelingen moet meer naar de lange termijn worden gekeken en in de nieuwe concessie invulling worden gegeven aan noodzakelijke veranderingen. Vandaar de keuze om met deze Regionale Mobiliteitsstrategie juist in een tijd van onzekerheid koers naar de toekomst uit te zetten.

Daarbij wordt rekening gehouden met de huidige omstandigheden. In de Marktverkenning Openbaar Vervoer Zeeland zijn marktpartijen bevestigd op meningen ten aanzien van verschillende mogelijke keuzes en de invloed van Corona op het al dan niet inschrijven bij de aanbesteding van een volgende concessie. Hieruit blijkt dat het belangrijk is dat er op lopende concessies meer duidelijkheid is over de komende jaren, voordat marktpartijen op nieuwe concessies zullen inschrijven. Daarbij speelt een mix van de afspraken over transitieplannen die worden gemaakt. Tevens wordt gekeken naar besluitvorming van het (nieuwe) kabinet. Voor de start van de aanbesteding van een nieuwe concessie zal expliciet de afweging worden gemaakt of er voldoende zekerheid landelijk is ontstaan om ook voldoende belangstelling voor een nieuwe concessie te mogen verwachten.

2.2 Landelijk Beleid

In de landelijke Schets Mobiliteit 2040 zijn de lijnen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Nederland uiteengezet. Daarbij wordt geschetst dat de huidige ontwikkelingen op mobiliteitsgebied zo snel gaan dat het moeilijk te voorspellen valt hoe de mobiliteit in 2040 eruit zal zien, maar wel dat die er anders uit zal zien. De nationale ambitie is: "Onze ambitie is een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staat en de impact op de leefomgeving minimaal is. Onze mainports, stedelijke gebieden en andere economische centra zijn uitstekend met elkaar verbonden en met Europa en de rest van de wereld. Nederland is wereldwijd nummer één in logistiek en koploper in intelligente transportsystemen, zelfrijdende voertuigen en andere innovatieve mobiliteitstoepassingen." (Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam, Ministerie I&W, juni 2019)

Voor de inzet op de innovatieve mobiliteitsontwikkelingen zijn landelijk de handen ineengeslagen. Dit gebeurt via de samenwerking 'Krachtenbundeling Smart Mobility'. Geen losse en op zichzelf staande pilots meer, maar een samenhangende aanpak. Gericht op grootschalige toepassing in de praktijk, waarin beleid, werkwijzen, kennisontwikkeling en investeringen goed op elkaar aansluiten.

Het OV-toekomstbeeld 2040 geeft de invulling op nationaal niveau aan de ontwikkeling van het OV-netwerk. Als contour is daarvoor al in 2019 geschetst: "In het dichtbevolkte stedelijk gebied wordt ingezet op een groot ov-netwerk met directe verbindingen naar drukbezochte plekken, kortere wachttijden en hogere frequenties. Aan de randen van stedelijke gebieden en in dunbevolkte regio's moet worden geïnvesteerd in nieuwe, gebruiksvriendelijke en slimmere voorzieningen. Voorzieningen die aansluiten op de behoeften van reizigers, zoals deelauto's, zelfrijdende busjes en e-fietsvoorzieningen."

In de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 wordt via drie pijlers geschetst op welke wijze het OV van de toekomst wordt vormgegeven. Ten eerste de focus op de kracht van het OV, met daarbinnen een frequente verbinding in een ring van steden, een versnelde aansluiting van de landsdelen en een hoogwaardige verbinding met onze buurlanden. Ten tweede een drempelloze reis, waarbij stations binnen en buiten die ring hoogwaardige knooppunten zijn voor een drempelloze aansluiting op lokaal of regionaal vervoer en de fiets. Ten derde wordt er geïnvesteerd in veiligheid, duurzaamheid en het ontzien van omwonenden.

In het landelijke Perspectief 2030 (beleidsdocument toerisme) wordt een doorkijk gegeven van het toeristisch perspectief voor Nederland in 2030. Belangrijke kenmerken voor mobiliteit in 2030 zijn dat ook hier de trend van bezit naar gebruik zichtbaar is, zowel naar de bestemming als op de bestemming. Daarnaast spelen technologische ontwikkelingen een belangrijke rol en is een duidelijke trend zichtbaar dat de toerist meer en meer op zoek is naar unieke ervaringen, ook tijdens zijn reis. Dit wordt gecombineerd met de voorspelling dat het verblijfstoerisme in Zeeland in 2030 met 50% toeneemt (voorspelling precorona) en dat dit grote consequenties heeft voor onder andere de leefbaarheid én het mobiliteitssysteem (zowel toeristisch als voor de eigen inwoners).

2.3 Perspectief Reiziger

De reiziger moet in de toekomst centraal staan. Mobiliteit als een dienst aan de reiziger. Systeemgrenzen vervagen steeds meer. Wat is dan voor die reiziger belangrijk? Uit het totaal van gevoerde gesprekken (combinatie van werksessies, brede bijeenkomsten en gesprekken met reizigers) zijn 8 belangen naar voren gekomen.

Deze zijn in willekeurige volgorde hieronder aangegeven:

Flexibiliteit en comfort

Wandelen, fietsen en de auto worden bij voorkeur gekozen vanwege de flexibiliteit die dit biedt. Het zijn flexibele en makkelijke opties. Geen drempels en je kunt zelf kiezen wanneer je vertrekt. Belangrijk is dat de reis zelf ook comfortabel is.

Zekerheid

Iedereen die heeft staan wachten op een bus die niet kwam, een grote treinvertraging had, in voor het gevoel eindeloze files terecht kwam of mis heeft gegrepen omdat er geen deelfiets meer beschikbaar was, weet hoe vervelend dit is. Zekerheid over beschikbaarheid en de reistijd vormen de basis.

Veiligheid

Je veilig voelen is een heel belangrijke basiswaarde. In het verkeer, in het voertuig en ook op een plek waar je moet wachten. Voorzieningen op een knooppunt zouden parallel moet lopen met de laatst vertrekkende bus en/of trein of er dient een alternatieve mobiliteitsvorm aanwezig te zijn die geen vertrektijden heeft.

Inclusiviteit en toegankelijkheid

Mobiliteit is een voorwaarde om maatschappelijke mee te kunnen doen. Dat betekent dat er in het mobiliteitssysteem aandacht moet zijn voor de maatregelen die dat garanderen.

Betaalbaarheid

Voor de reiziger is betaalbaarheid een belangrijke component in de afweging. Publiek vervoer is voor een deel van de gebruikers de enige keuze die ze hebben. Juist voor die reizigers is de betaalbaarheid een extra aandachtspunt. Betaalbaarheid heeft ook nog een andere component. Wil mobiliteit ook structureel en robuust kunnen worden gegarandeerd, dan dient het ook als totaal voor overheden betaalbaar te zijn. Waar het ondernemers betreft moeten inkomsten opwegen tegen kosten en risico's,

Goede informatie

Om een keuze te kunnen maken is goede informatie een randvoorwaarde. In het digitale tijdperk gaat het steeds meer om digitale informatie, maar daarnaast blijven andere informatiebronnen belangrijk. Ook wordt aangegeven dat communicatie tussen de verschillende mobiliteitsvormen bij een overstap van belang is.

Menselijke factor

Veiligheid doordat er iemand op een knooppunt aanwezig is, de buschauffeur die met een passagier een praatje maakt en waarschuwt wanneer de uitstaphalte eraan komt, de (telefonische) hulp voor het plannen en boeken van een rit of de OV-ambassadeur die iemand op weg helpt in het OV. Het zijn allemaal elementen die laten zien dat het ook gaat om het persoonlijke contact, direct of indirect, dat bepalend is of in de systemen uit de voeten kan worden gekomen.

Prettig wachten

Niemand houdt van wachten op een verbinding. Reizigers willen binnen een maatschappelijk acceptabele tijd op hun bestemming zijn. Aansluitingen moeten snel en direct zijn en als er dan toch gewacht moet worden, dan is dat minimaal op een locatie waar je een kopje koffie of ander drankje kan krijgen, waar je even kan zitten, beschermd bent tegen weer en wind en waar je niet in het donker alleen op een afgelegen locatie staat.

Deze belangen zijn niet uitputtend. Voor specifieke groepen is bijvoorbeeld snelheid heel belangrijk en voor bijvoorbeeld toeristen speelt de beleving een grote rol. Deze acht belangen komen het meest breed naar voren. Daarbij hoort de aandacht dat voor iedere reiziger de weging anders zal zijn.

In deze strategie is bij de uitwerking aandacht besteed aan deze acht belangen, zoals wat dit betekent voor de knooppunten. De uiteindelijke waardering van de reiziger en hoe de ervaring is, komt niet voort uit wat er op papier staat. Die komt voort uit de praktijk. In hoofdstuk 9 zal worden ingegaan op welke wijze deze belangen worden gewogen bij monitoring en evaluatie.

3 Duurzame Mobiliteit

3.1 Ambities Duurzame Mobiliteit

De sector verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor 29% van de totale nationale CO₂ uitstoot. Wegvervoer heeft met 21% van de totale CO₂ uitstoot – ofwel 72% van de sectorale uitstoot – het grootste aandeel in de uitstoot van broeikasgassen. In de Regionale Energiestrategie Zeeland (RES) is bepaald dat die uitstoot in 2030 met 49% gereduceerd moet zijn. Cijfermatig komt deze doelstelling neer op een CO₂ reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990.

Zowel het veranderen van ons mobiliteitsgedrag als ook het verduurzamen van de voertuigen vormen manieren om te komen tot de vermindering van de CO₂-uitstoot. Door slimmer en meer gezamenlijk te reizen neemt de efficiëntie van mobiliteit toe en de uitstoot af. Daarnaast zal door faciliterende maatregelen het autobezit deels verschuiven naar autogebruik, resulterend in een vermindering van het totaal aantal auto's. Dit in samenspel met auto's en andere voertuigen die zero-emissie (schoon) worden.

3.2 Zero Emissie

De nationale ambitie is dat in 2030 *nieuwe* personenvoertuigen emissie vrij zijn. Hierbij wordt vooral ingezet op de transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voertuigen. De prognose uit het klimaatakkoord stelt dat het aantal elektrische personenwagens in 2030 zo'n 1,9 miljoen bedraagt. Daarnaast wordt nog een sterke groei verwacht in elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, binnenvaartschepen en overig elektrisch transport/vervoer. In Zeeland is vanuit de Regionale Energie Strategie het doel gezet om met ingang van de nieuwe bus-concessie in 2025 alleen zero emissie bussen in te laten stromen. Uiterlijk in 2030 zullen alle bussen zonder uitstoot passagiers door Zeeland vervoeren. Dit conform het landelijk afgesloten Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer. Ook het doelgroepenvervoer zal vanaf 2030 zonder emissies gebeuren.

De elektrificatie van mobiliteit draagt bij aan een schonere leefomgeving met minder geluidsoverlast – er is immers geen uitstoot en motorgeluid. Hiermee sluit de opgave om de Zeeuwse mobiliteit te verduurzamen naadloos aan bij het Schone Lucht Akkoord (SLA), welke zich richt op het verminderen van schadelijke stoffen in de lucht. Elektrische mobiliteit wordt in steeds meer gevallen economisch voordeliger vanwege de lagere gebruiks- en onderhoudskosten in vergelijking tot fossiel aangedreven vervoersmiddelen. De RES stelt dat elektrisch rijden voor het overgrote deel van de mobiliteitsvormen een oplossing biedt en alleen waar elektrische mobiliteit niet mogelijk is komen alternatieven in beeld.



Figuur 1: Elektrische lesmotor

Voor de productie van alternatieve brandstoffen is namelijk veel (groene) energie nodig, die beter direct gebruikt kan worden. Zo geldt momenteel dat op eenzelfde hoeveelheid energie een batterij-elektrische auto ongeveer drie keer zo ver komt in vergelijking met een waterstof aangedreven auto. In de Regionale Energie Strategie is daarom een waterstofladder opgenomen. Die ladder stelt welke gebruiksvormen geprioriteerd moeten worden als het gaat om waterstof. Op de eerste trede staat waterstof als grondstof in de industrie, daarna volgt waterstof als bron voor hoge temperaturen in de industrie (trede twee). Op de vijfde en

laatste trede volgt waterstof voor auto's en bussen. Dit betekent dat voor personenmobiliteit in Zeeland als eerste wordt gekeken naar de mogelijkheden van gebruik van elektrische voertuigen. Wanneer voor bepaalde routes of dienstregeling een elektrische bus geen voldoende mogelijkheden biedt, kan worden gekeken naar de waterstofbussen waar in andere regio's pilots mee zijn gedaan.

3.3 (Laad)infrastructuur

De omslag naar slim en emissieloos rijden vraagt om een herinrichting van infrastructuur. Om al het elektrisch vervoer in de toekomst van energie te kunnen voorzien, ligt er een enorme taak betreffende het opschalen van laadinfrastructuur en het elektriciteitsnetwerk. In Zeeland wordt voor personenvervoer toegewerkt naar 3.000 (semi)-publieke laadpalen in 2025 en 10.000 in 2030. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) biedt hiervoor de benodigde ondersteuning richting gemeenten. Op regionaal niveau is de aanpak voor laadinfra in Zeeland opgenomen in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) en is afgestemd met de Regionale Energie Strategie (RES). In de RAL trekken Zuid-Holland en Zeeland als samenwerkingsregio Zuidwest op en werken samen aan een forse uitbreiding van het aantal laadpunten

en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Zo hebben alle Zeeuwse gemeenten beschikking over een 'laadpaalplankaart' die aangeeft waar laadpalen het meest effectief zullen zijn. Deze kaarten zijn opgesteld in samenwerking met gemeenten en netbeheerder, en geven daarmee een solide handvat voor plaatsing van



Figuur 2: Laadpalen bij verblijfsaccommodatie

laadpalen. Daarnaast geeft dit gemeenten de kans om vooraf besluiten te nemen over laadpalen, en zo de doorlooptijd van aanvragen significant in te korten.

Alle Zeeuwse gemeentes faciliteren het plaatsen van laadvoorzieningen. Het gebruik van de plankaart wordt sterk geadviseerd voor een actieve uitrol van het laadnetwerk. De plankaart geeft immers houvast voor verschillende partijen en draagt bij aan de voorbereiding van het elektriciteitsnet. Ruimte op het net is dan ook een harde voorwaarde voor de transitie naar schone mobiliteit. Dit vraagt om een nauwe samenwerking met de netwerkbeheerder. Zo wordt er gericht op de koppeling van lokale duurzame opwek met (duurzaam) verbruik, wat een uitkomst biedt om het elektriciteitsnet te ontzien. Daarnaast wordt ingezet op slimme oplaadtechnieken die zorgen voor een evenwichtige energievraag door het dempen van pieken en dalen in de elektriciteitsvraag. ligt. Daarnaast is voor de realisatie van snelladers in Zeeland is een snellaadanalyse gedaan in samenwerking met Netbeheerder Enduris en de Zeeuwse gemeenten. Bij het delen van laadinfrastructuur wordt zo breed mogelijk gekeken, waarbij ook de koppeling van laadgelegenheden tussen openbaar vervoer, collectief vervoer en logistiek op tafel. Om de energietransitie voor mobiliteit succesvol te laten verlopen zijn hechte samenwerking, kennisdeling, en het gebruik innovatieve oplossingen cruciaal en daarmee onmisbaar.

3.4 Samenspel

Om mobiliteit in Zeeland te verduurzamen is wisselwerking tussen verschillende projecten van belang. Zo kan laadinfrastructuur bijvoorbeeld meerdere modaliteiten bedienen en een slimmer mobiliteitssysteem zorgt voor een nieuwe invulling van de mobiliteitsbehoefte. Knooppunten op verscheidene plekken in Zeeland zullen dienen als consolidatiepunten om zo een betere bezetting van mobiliteitsvormen te bereiken. Deelmobiliteit is hierbij een belangrijke oplossingsrichting om vrijheid en flexibiliteit te bieden aan inwoners als ook bezoekers (zakelijk en toeristisch). De Regionale Energie Strategie stelt ook dat het aantal zakelijke kilometers gereduceerd moet worden. Een flexibeler openbaar vervoersysteem biedt ook zakelijke reizigers een aantrekkelijk alternatief voor de auto, en kan daarmee de zakelijke kilometers verminderen. Daarnaast wordt met werkgevers een werkgeversaanpak opgesteld om naast het aanbod ook de noodzaak voor zakelijke kilometers te verminderen.

Het plaatsen van laadinfrastructuur op de juiste plekken – onder andere op knooppunten – faciliteert slimmer reizen en interoperabiliteit van mobiliteitsvormen. In volgende hoofdstukken volgt een verdieping op het invullen van slimmer reizen en het verbinden van mobiliteitsoplossingen. De wisselwerking tussen slim en schoon zorgt voor een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk in Zeeland.

Samenvattend wordt in deze strategie het bredere mobiliteitssysteem beschouwd waarin schoon en slim samensmelten tot één geheel. Dat vergt een sterke koppeling van projecten en organisaties. Naast een uitdaging op gebied van kennis en techniek is de transitie in mobiliteit daarmee ook een uitdaging op het gebied van samenwerking. De Regionale Mobiliteitsstrategie kent hierdoor een sterke relatie met de Regionale Energie Strategie en de Regionale Agenda Laadinfrastructuur. Duurzame elektrische mobiliteit vraagt immers om voldoende beschikbaarheid van duurzame energie en laadinfrastructuur, terwijl het andersom voor Regionale Energiestrategieën van belang is om rekening te houden met de energievraag van elektrisch vervoer en het gebruik van elektrische voertuigen als energieopslag. Dit moet echter wel ondersteund worden door voldoende en technisch afdoende (snel)laadinfrastructuur.

4 De mix van mobiliteit

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal verder invulling aan de richtinggevende keuze op het gebied van de mix van mobiliteit worden gegeven, in lijn met het landelijke OV toekomstbeeld 2040. Daarbij is de eerste stap om eigen vervoer voor verplaatsingen over korte afstand zo goed mogelijk te faciliteren. Dit kan te voet, met de fiets en met de auto. Aanvullend daarop willen we het aanbod van flexibele fijnmazige mobiliteit uitbreiden, waarmee iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot knooppunt en van knooppunt tot bestemming te komen. Voor de kwetsbare reizigersgroepen blijft de deur tot deur reis gegarandeerd, maar is wel nader onderzocht welke kansen er zijn om dat anders dan alleen met de taxi in te vullen. Deze uitbreiding van flexibele fijnmazige oplossingen wordt gecombineerd met een beperkter maar hoogwaardiger netwerk van vaste snelle verbindingen (bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden buiten Zeeland. Via regiotafels is de mix van mobiliteit nader uitgewerkt, waarmee we ruimte behouden voor regionaal maatwerk en maatwerk voor de toeristische bezoeker.

Door de uitrol van MaaS-apps (Mobility as a Service) wordt plannen, boeken, reizen en betalen makkelijker en daarmee kan MaaS helpen om de mix van mobiliteit in Zeeland goed te vinden en daar ook makkelijk mee te kunnen reizen. Het is belangrijk om de reiziger goed bekend te maken met de voordelen van deze apps.

4.2 Strategische keuzes

Eigen vervoer

Om korte verplaatsingen goed te faciliteren is het nodig om de reiziger te faciliteren met goede voorzieningen voor voetgangers, fietsers en andere mobiliteitsinnovaties zoals elektrische steps. Alleen dan kunnen zij comfortabel en veilig vanaf huis naar voorzieningen, haltes en hubs kunnen reizen.

In de Zeeuwse Fiets Visie (ZFV) en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) wordt nader uitgewerkt hoe de fiets een belangrijke plaats krijgt in het Zeeuwse mobiliteitssysteem. Of het nu om de reis naar werk, school, winkel, sportclub of strand gaat, op relatief korte afstanden zal steeds meer een hoofdrol weggelegd zijn voor de fiets. Een belangrijke randvoorwaarde is de realisatie van een veilig kwalitatief hoogwaardig netwerk van hoofdfietsroutes. Deze hoofdfietsroutes moeten voldoende breedte hebben, zo min mogelijk barrières opwerpen en waar mogelijk prioriteit krijgen bij (ongelijkvloerse) kruisingen ten opzichte van het overige verkeer. Een kaart van de hoofdfietsroutes is te vinden in bijlage 1. Slimme verkeerslichten kunnen hierbij faciliteren. Voor veel fietsers is het belangrijk dat op bestemming ook voorzieningen aanwezig zijn, zodat er bijvoorbeeld op het werk omgekleed kan worden, dat een fiets opgeladen kan worden of het mogelijk is een band te plakken. Werkgevers hebben een prominente rol binnen deze ontwikkeling. Tevens is het noodzakelijk om veilige stallingen te faciliteren op de plaats van bestemming of bij een overstappunt (halte of hub) veilige stallingen voor de (veelal dure) fietsen te realiseren.

Op deze manier kan fietsen over korte afstand prettig worden gecombineerd met een overstap op een hub of halte naar een snelle OV verbinding. Ook zal de (elektrische) deelfiets een belangrijke rol spelen in het natransport vanaf hubs in stedelijk omgeving en in toeristische gebieden. Gericht op de recreant is het daarnaast belangrijk dat er een integraal en toekomstbestendig routenetwerk gefaciliteerd wordt voor langere recreatieve fietsroutes waarbij fietsen het doel zelf is. Vanuit slimme, gezonde en zero emissie mobiliteit is het kansrijk om met scholen, werkgevers en de toeristische sector een aanpak te ontwikkelen, waarin fietsen meer wordt gestimuleerd.

Stimuleren van het fietsgebruik is in toenemende mate een nationaal speerpunt van beleid. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is als doelstelling opgenomen een stijging van het aantal fietskilometers met 20% in de periode 2017 – 2027. Een doelstelling die ook voor Zeeland wordt omarmd.

De auto blijft naar verwachting in Zeeland de belangrijkste manier voor verplaatsingen over langere afstanden. Hoewel er door verbetering van de mobiliteitsalternatieven betere andere keuzes beschikbaar komen, is de verwachting dat de auto een sterke positie blijft houden binnen de modal split, al dan niet als deelauto.

Georganiseerd fijnmazig vervoer

Naast het eigen vervoer is het voor Zeeland belangrijk om meer fijnmazige mobiliteit te organiseren, waardoor iedereen in Zeeland binnen 2,5 kilometer een opstappunt heeft om de reis te beginnen. In woonwijken, bedrijventerreinen en dorpen zal dit dicht bij huis of bestemming zijn. In het buitengebied is die 2,5 kilometer de maximale afstand tot een opstappunt naar georganiseerd fijnmazig vervoer of de bus. Reizigers krijgen daarmee over heel Zeeland de garantie op fijnmazige mobiliteit.

Voor de reiziger is het belangrijk dat het brede aanbod van fijnmazige mobiliteit en snelle verbindingen makkelijk te plannen, boeken en betalen is. MaaS-apps gaan hier een belangrijke rol in spelen om verschillende reisopties tegen elkaar af te wegen en keuzes te maken binnen de voorkeuren van de reiziger. Uit overleggen met reizigers met een beperking is gebleken dat deze groep reizigers het liefst zelfstandig mobiel is en liever geen gebruik maken van speciale voorzieningen, maar zo veel mogelijk gebruik willen maken van de reguliere mobiliteitsmogelijkheden. Toegankelijke haltes en voertuigen, goede communicatie en, in sommige gevallen met begeleiding, zijn nodig om ook daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de trein, bus of een vrijwilligersinitiatief. Waar dat niet mogelijk is of waar voor specifieke groepen specifieke mogelijkheden nodig zijn wordt dit georganiseerd via het doelgroepenvervoer.

De georganiseerde fijnmazige opties voor de reiziger zijn:

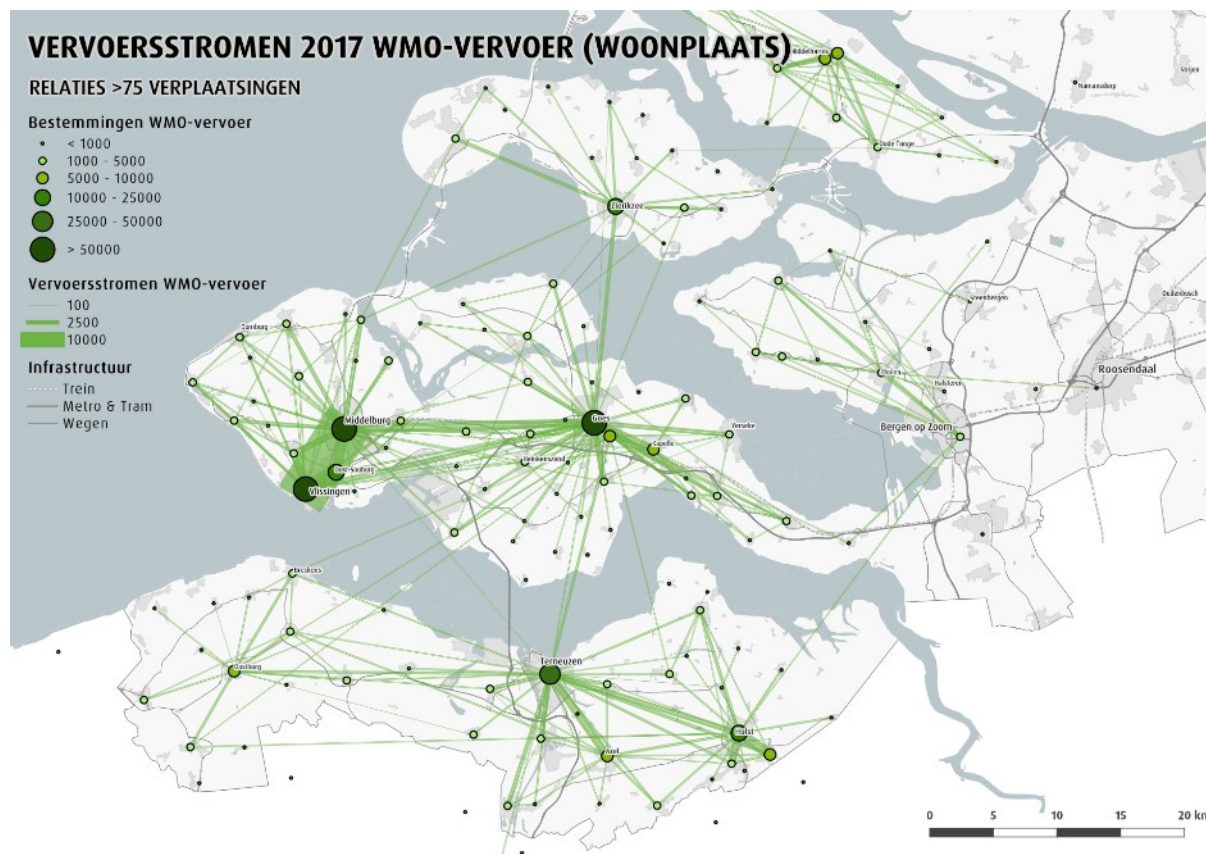
- WMO-vervoer (voor mensen met een indicatie)
- Vervoer voor specifieke doelgroepen: Leerlingenvervoer, vervoer in het kader van de Jeugdwet, vervoer in het kader van de Participatiewet en vervoer van/ naar de dagbesteding.
- Deeltaxi
- Buurtbus
- Mobiliteitsconcepten gebouwd op vrijwilligers
- Deelmobiliteit

Doelgroepenvervoer

Elke Zeeuwse gemeente is verantwoordelijk voor het “doelgroepenvervoer” van haar inwoners. Hieronder valt het leerlingenvervoer naar scholen voor speciaal onderwijs, het vervoer van inwoners met een WMO-indicatie (Wet Maatschappelijke Ondersteuning), vervoer in het kader van de Jeugdwet, vervoer in het kader van de Participatiewet en vervoer van/naar dagbesteding. Elke gemeente heeft eigen voorwaarden in de contracten met vervoerders. Per gemeente verschillen daarnaast de voorwaarden van het WMO-vervoer. Dit betreft de indicatiestelling van inwoners, het tarief en eventuele beperkingen aan het aantal ritten per jaar. De aansturing van de vervoerders hebben de Zeeuwse gemeenten ondergebracht in de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ).

Uit analyse van vervoersstromen (zie ook figuur 3) is gebleken dat dit reeds efficiënt wordt georganiseerd en slechts een beperkte winst (3 tot 15%) valt te behalen binnen het domein van het doelgroepenvervoer. Het

clusteren van ritten bij het hanteren van een groter tijdraam geeft de grootste kans tot efficiencywinst. Voor de reiziger betekent het dat bij de ritaanvraag vaker gevraagd wordt om op een ander moment te reizen dan aangevraagd. Niet bij ieder reismotief zal hier ruimte voor zijn. Door het proactief aanbieden van en informeren over alternatieven door de mobiliteitscentrale is er beperkte groep mensen die vanuit het WMO-vervoer vaker het OV of vrijwilligersvervoer kunnen gebruiken.



Figuur 3: Vervoersstromen WMO vervoer in 2017

Een tweede kans is om in het indiceren ook andere mobiliteitsopties mee te wegen en minder specifieke randvoorwaarden en indicaties op te nemen, waardoor er meer kansen zijn om te combineren. Een laatste kans is om vanuit de mobiliteitscentrale de bezetting van de voertuigen te verhogen door meer slimme combinaties te maken tussen de diverse vormen van fijnmazig taxivervoer. In totaal zijn er dus in beperkte zin mogelijkheden, maar de verwachting is dat de gemeentelijke budgetten die de komende jaren in de begrotingen geraamd zijn voor doelgroepenvervoer ook nodig zijn om doelgroepenvervoer van voldoende kwaliteit te blijven leveren. Deze reisoptie wordt dan ook gegarandeerd.

Deeltaxi's en deelbussen

Vanuit de huidige haltetaxi wordt een deeltaxisysteem ontwikkeld. Een samenwerking tussen gemeenten en provincie is met de haltetaxi reeds gemaakt. Met deze strategie wordt ingestoken om dit concept verder door te ontwikkelen. Waar er een dichtheid van ritten ontstaat, in samenhang met doelgroepenvervoer, wordt gewerkt aan de verdere doorontwikkeling naar een systeem als de Texel-hopper. Hierbij kan kort van tevoren worden gemeld welke rit iemand wil maken en doordat busjes continue door algoritmes bepaalde routes rijden kunnen passagiers continue worden opgepikt en afgezet. Dit als voorloper op zelfrijdende shuttles die op deze manier kunnen gaan functioneren. Voorzien wordt om in de periode 2025-2030 serieuze testen te gaan doen met dergelijke systemen.

Voor 2025 wordt in eerste instantie nog meer doorgebouwd op de basis die de haltetaxi al biedt. Daarmee dient het fijnmazig taxisysteem (bestaande uit deeltaxi's en kleine busjes) enerzijds als alternatief voor een bus voor afstanden die niet te voet of met de fiets af te leggen zijn, maar anderzijds ook als extra mobiliteitsoptie voor de reiziger om bestemmingen die anders niet bereikbaar waren met de bus (door ontbreken van bestemmingshalte of ontbreken dienstregeling in daluren), nu wel te bereiken. Meerwaarde van dit fijnmazig taxisysteem vooral ook om te dienen om reizigers van en naar hubs en haltes te brengen om zo de snelle lijnen per bus en trein te voeden. Ook voor de toeristische reiziger, die een andere mobiliteitsbehoefte heeft dan een reguliere busreiziger, zou dit fijnmazig taxisysteem een uitkomst kunnen zijn. Waar voor de doelgroep reiziger een indicatie nodig is om te reizen met een taxi is dat voor de OV reiziger niet het geval.

Buurtbus

Waar de buurtbus nu nog met een vaste dienstregeling en route rijdt zal, in overleg met de vrijwilligers, worden verkend of de buurtbus vaker af kan wijken om reizigers meer fijnmazigheid te bieden. De toegankelijkheid is in de huidige buurtbussen niet gegarandeerd. Voor de toekomst moeten alle voertuigen toegankelijk zijn, waardoor ook echt alle reizigers hier gebruik van kunnen maken. De inzet van de buurtbus en de vrijwilligers biedt grote meerwaarde aan het systeem en moet ik de toekomst blijvend worden ondersteund.

Vrijwilligersinitiatieven

Concepten zoals de schoolbus Zonnemaire en Thover bewijzen dat ook initiatieven gebouwd op vrijwilligers voorzien in een behoefte. Deze mobiliteitsconcepten zijn niet gebonden aan routes en dienstregeling. Vaak gebeurt dit met kleine voertuigen in het landelijk gebied, waarbij de afgelegde afstanden tussen de 2 – 10 km liggen. Uitdaging is om deze initiatieven in de nieuwe mix van mobiliteit te ondersteunen en zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de vervoersvraag. Deze initiatieven blijven van groot belang bij het voor- en natransport naar hubs. Dit kan door via de Mobiliteitscentrale te faciliteren in backoffice taken en het plannen, boeken en betalen en door beschikbare reizen en stoelen van mobiliteitsinitiatieven via het MaaS systeem goed zichtbaar te krijgen voor de reiziger. Ook vraagstukken zoals het verzekeren van vrijwilligers kunnen door de mobiliteitscentrale worden ondersteund. Met vrijwilligersinitiatieven kan een extra plus worden gecreëerd in fijnmazigheid en/ of gemak ten opzicht van genoemd deeltaxisysteem.

Figuur 4: Links: Bus mobiliteitsconcept Thover, rechts Schoolbus Zonnemaire, onderdeel van SD op weg



Deelmobiliteit

Laatste onderdeel van de fijnmazige mobiliteit is deelmobiliteit. De opkomst van deelmobiliteit schept een veelbelovende toekomst voor deze vorm van mobiliteit. Deelauto's, deelscooters, deel ebikes en deelfietsen bieden mogelijkheden om zonder eigen vervoer reizen over lange, middenlange en korte afstand in te vullen en daarmee meer bestemmingen bereikbaar te maken. Met de opbouw van fijnmazige mobiliteit kunnen reizigers, met name over korte afstanden, zich verplaatsen naar bestemming ofwel de overstap maken via een hub op het netwerk van snelle trein en busverbindingen. Het realiseren en opereren van deelmobiliteit is een gezamenlijke opgave van markt, overheid en vrijwilligers. In essentie is het aanbieden van deelmobiliteit een marktactiviteit. Nationaal wordt een programma opgezet om deelmobiliteit over heel Nederland verder uit te rollen en een onderdeel te maken van de mobiliteit. In Zeeland vraagt de ontwikkeling van deelmobiliteit een andere aanpak dan in de dichtbevolkte delen van Nederland. Om deelmobiliteit goed van de grond te krijgen vraagt dit een netwerk dat gekoppeld is aan bedrijven en organisaties die daar gebruik van willen maken. Daarnaast is te zien dat dorpsraden en lokale coöperatievormen initiatieven op het gebied van deelmobiliteit ontplooiën. Ontsluiting van deelmobiliteit via een MaaS app is cruciaal om deelmobiliteit samen te laten smelten met openbaar vervoer.



Figuur 5: Deelauto Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland

Regionale verschillen en maatwerk voor de toerist

De samenstelling van de mix van diverse fijnmazige opties zal afhankelijk van de regio verschillen. Daar waar in het landelijk gebied meer behoefte is aan buurtbussen, vrijwilligersconcepten en deeltaxi's, zal de vraag naar deelmobiliteit zich meer voordoen in het stedelijk gebied en in toeristische regio's. Om de balans tussen het faciliteren van het toerisme en de leefbaarheid goed te houden zijn hubs in combinatie met deelmobiliteit kansrijke concepten voor het toeristisch gebied, terwijl met de toeristische ondernemers aanvullende mobiliteitsconcepten kunnen worden ontwikkeld voor mobiliteit over langere afstanden.

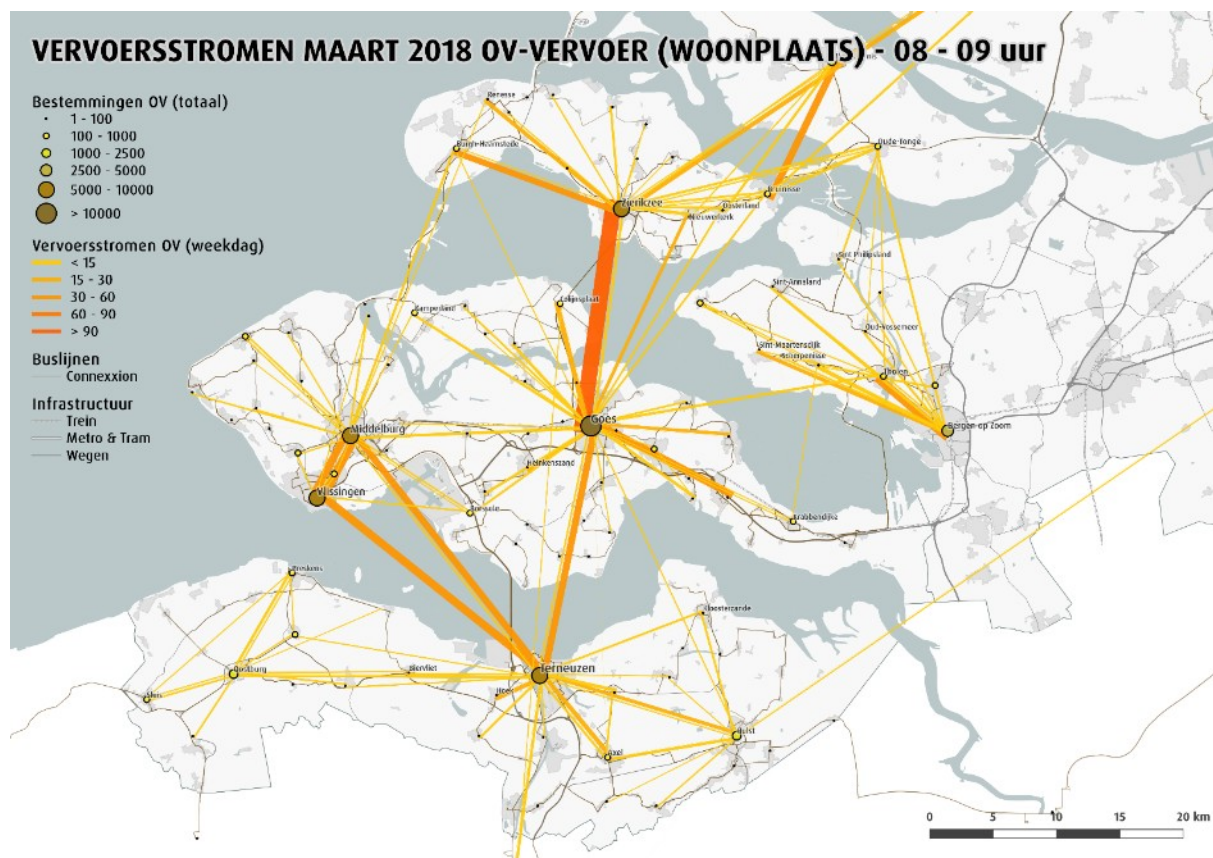
Snelle bus- en treinverbindingen

De invulling van het snelle netwerk van OV verbindingen bestaat uit de Westerschelde ferry, de trein en busverbindingen. De Westerscheldeferry verzorgt de verbinding tussen Vlissingen en Breskens, met aansluiting op snelle bussen en fijnmazige mobiliteit. Per december 2021 zal naast de twee sprinters die alle stations aandoen, een extra intercity gaan rijden. Deze extra intercity versnelt de verbinding vanuit Vlissingen, Goes en Middelburg met de Randstad. Een volgende stap is een verdere versnelling door aansluiting van de Zeeuwse lijn op de hogesnelheidslijn richting Amsterdam. De ambitie is om op termijn te komen tot een volwaardige bediening met twee intercity's en twee sprinters per uur met verdere versnelling naar Brabant en korte overstap richting de Randstad en Brabant. Deze ambitie is tevens opgenomen in het Toekomstbeeld OV 2040. Voor een personen spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen biedt de goederenspooropgave Rail Gent – Terneuzen kansen in de verre toekomst voor personenvervoer.



Figuur 6: Huidige sprinterverbinding in Zeeland

Het busnetwerk biedt minder verbindingen dan in de huidige situatie, maar wel betere en hoogwaardige verbindingen. Dit snelle OV netwerk heeft niet meer de verzamelende functie, dat met fijnmazige mobiliteit wordt ingevuld, maar wel de verbindende functie. Reizigers kunnen met de trein, ferry en bus snel naar andere hubs reizen en daar via fijnmazige opties het natransport inrichten.



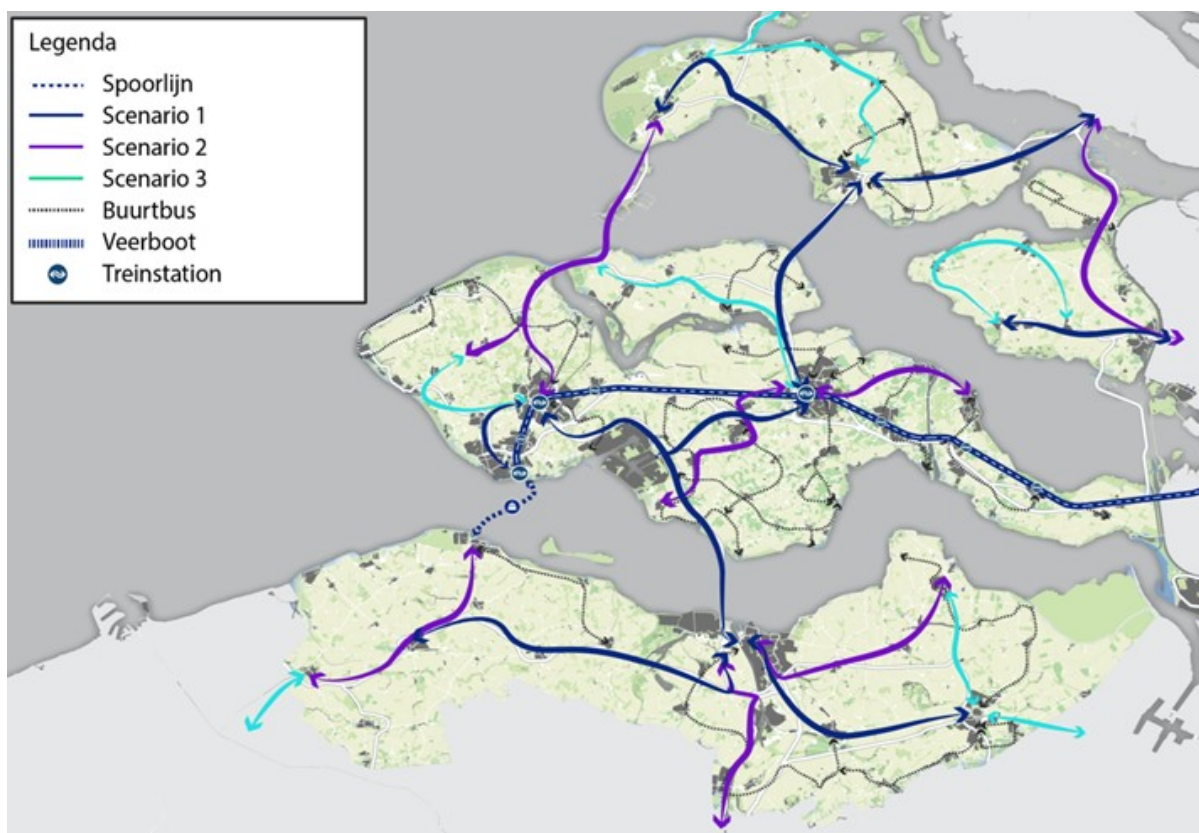
Figuur 7: Vervoersstromen bus in maart 2018 in de ochtendspits

In figuur 7 staan de vervoersstromen in het Zeeuwse busvervoer in 2018 weergegeven. Analyse van die vervoersstromen heeft geleid tot drie scenario's van verbindingen tussen diverse Zeeuwse plaatsen en de grote steden rondom Zeeland, zoals weergegeven in figuur 8.

In alle scenario's wordt uitgegaan dat de buurtbussen eveneens blijven rijden, zoals eerder aangegeven. In scenario 1 is met donkerblauwe lijnen het basis netwerk weergegeven. Geconcludeerd wordt dat dit scenario Zeeland onvoldoende ontsluit met snelle busverbindingen en dat waarschijnlijk met het fijnmazige systeem de reizigersvraag, die dan ook over langere afstanden ontstaat, onvoldoende kan worden opgevangen.

Scenario 2, met aanvullend op de blauwe lijnen de paarse lijnen, biedt een betere basis en betere combinatie van snelle hoogwaardige busverbindingen en ruimte om het fijnmazige netwerk met de beoogde kwaliteit op te bouwen. Verder inzoomend ontbreken de grensoverschrijdende verbindingen met Brugge en Antwerpen-Breda hierin. Aan de grensoverschrijdende verbindingen wordt in breder opzicht waarde gehecht. Daarom wordt de keuze gemaakt deze verbindingen uit scenario 3 in ieder geval toe te voegen. Daarnaast wordt voorzien dat op specifieke schooltijden scholierenlijnen nodig zijn om de grote groepen te kunnen vervoeren en deze minimaal nodig zijn. Uitgekomen wordt daarmee op een variant tussen scenario 2 en 3 in.

Wanneer geheel scenario 3 wordt gekozen dan kan binnen de beschikbare budgetten naar het huidige inzicht een onvoldoende goed fijnmazig systeem worden opgebouwd. Voor nu is de keuze om eerst te borgen dat een voldoende fijnmazig systeem beschikbaar is, waarna kan worden bekeken of vervoerders de kans zien binnen het beschikbare budget de nog dan nog niet ingevulde verbindingen uit scenario 3 als extra te realiseren. Verwacht wordt dat dit niet of met zeer beperkte bedieningstijden mogelijk zal zijn.



Figuur 8: Kaartbeeld met scenario's met het netwerk van snelle verbindingen

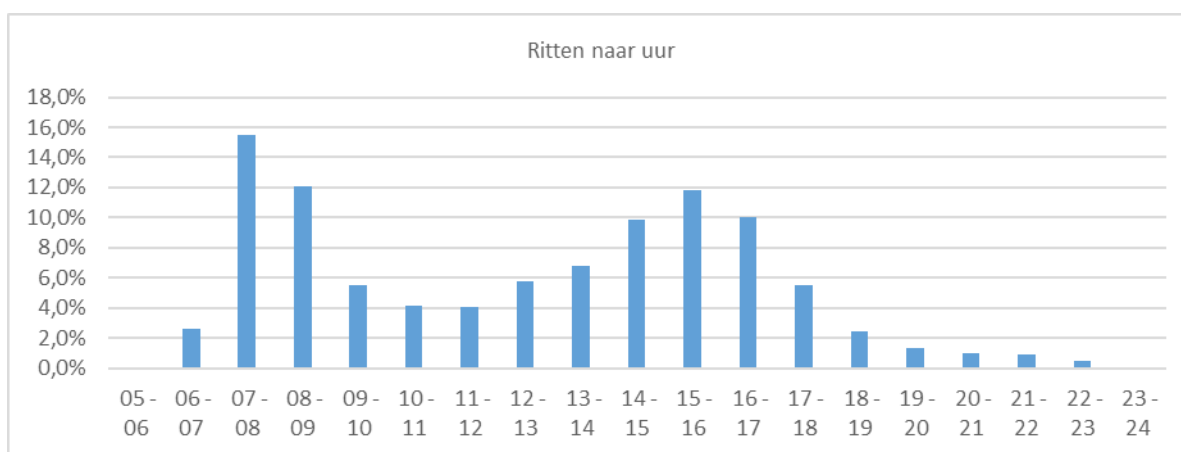
Op de noord-zuid-as wordt gestreefd naar een dragende hoogwaardig openbaar vervoer verbinding (HOV), zoals ook in het landelijke OV-toekomstbeeld opgenomen. Deze HOV-lijn verbindt de Zeeuwse regio's, een aantal grotere Zeeuwse steden en de steden Gent en Rotterdam snel en direct met elkaar.

Door de keuze voor deze verbindingen te maken wordt een toekomstvast snel en comfortabel basisnet aan busverbindingen gegarandeerd. Een andere consequentie is dat op verschillende vaste verbindingen waar de bus nu reizigers verzamelt en de reiziger minder direct en comfortabel naar een voorziening of overstappunt brengt zullen worden vervangen door fijnmazige mobiliteitsopties, zoals buurtbus en deeltaxi systeem, waarbij met vrijwilligersinitiatieven en deelmobiliteit een extra plus wordt geboden.

Ook voor de vele toeristen die jaarlijks Zeeland bezoeken gaat de nieuwe mobiliteitsmix beter inspelen op de behoefte. De toerist is met de trein of bus sneller in Zeeland en heeft meer ruimte om op hubs over te stappen op fijnmazige mobiliteitsopties om Zeeland te beleven.

Onderwijsaanpak

In Zeeland bestaat een groot deel van de OV-reizigers uit scholieren en studenten. Deze stroom leidt dan ook tot relatief zware en geconcentreerde spits-stromen, met name rond de starttijden van de scholen, zoals weergegeven in figuur 9. Door deze zogenaamde hyperspits staat een deel van de voertuigen een deel van de dag stil of wordt er onderbezet een route gereden. Niet alleen spaart een beter spreiding de inzet van extra scholierenbussen in de hyperspits uit, maar ook wordt de restcapaciteit van de overige bussen beter benut wat leidt tot langdurigere en een betere bezetting. Het is belangrijk dit met de scholen en een nieuwe vervoerder, gericht op de nieuwe concessie vanaf eind 2024, verder uit te werken naar wat in diverse regio's in Nederland een onderwijsaanpak wordt genoemd. In een dergelijke aanpak wordt gezamenlijk tussen scholen en vervoerder gezocht naar een goede bediening van het onderwijs, met aandacht voor de totale maatschappelijke kosten.



Figuur 9: Ritverdeling bus per uur op een gemiddelde werkdag in 2019

Grensoverschrijdende verbindingen

Er zijn diverse provinciegrens overschrijdende verbindingen die belangrijk zijn in dit netwerk. Ook wordt veel waarde gehecht aan de verbindingen met Vlaanderen. In reizigersaantallen zijn dit niet de drukst bezette verbindingen, maar het belang van een goede samenhang met het Vlaamse OV-systeem en van de verbindingen met de Vlaamse steden wordt breed onderschreven. Dit betekent dat deze verbindingen een hoge prioriteit krijgen bij de invulling van het busnetwerk. Vanuit Zeeland zal het initiatief worden genomen voor een vast overleg tussen verantwoordelijke partijen over het grensoverschrijdende openbaar vervoer tussen Vlaanderen en Zeeland en de systemen van vervoer op maat (Vlaanderen) en het fijnmazige taxisysteem in Zeeland. Ook vanuit toeristisch perspectief worden grensoverschrijdende verbindingen steeds belangrijker, zowel voor de korte als lange afstanden. Steeds vaker en steeds meer vindt grensoverschrijdende samenwerking plaats om initiatieven en concepten gericht op de toerist van de grond te krijgen. Koppeling van MaaS-apps kan een oplossing bieden voor de problematiek van verschillende betaalsystemen.

In de verdere toekomst wordt de aanleg van het ontbrekend stuk spoor tussen de Axelse Vlakte en Zelzate voorzien voor in eerste instantie goederenvervoer, maar met de potentie voor personenvervoer in de verdere toekomst. Met een volwaardige busverbinding kan de vervoerspotentie zoals in studies wordt geschetst in de praktijk worden aangetoond. Voor de stap naar een treinverbinding zal richting Vlaamse overheid en nationale overheden worden gekeken voor het ondersteunen van de exploitatie van een dergelijke spoorverbinding.

Financieel

Uit analyse is gebleken dat het fijnmazige aanbod met deeltaxi's- en busjes kan worden versterkt door hier een budget van € 2 – 3 miljoen voor vrij te maken. Hiervoor zal ook het bestaande budget van € 700.000 van de haltetaxi worden benut. Het systeem van snelle bussen vraagt € 12 – 13 miljoen, wat nader kan worden

gedetailleerd uit het programma van eisen voor de busconcessie. Daarnaast reserveren we jaarlijks ca. € 500.000 voor het aanjagen van deelmobiliteit en de realisatie van fietsvoorzieningen. Deze bedragen hebben nog een behoorlijke bandbreedte, waarbij samenhangend het systeem binnen de huidige beschikbare provinciale middelen voor OV en haltetaxi worden ingevuld. Uitgangspunt daarbij is de start vanaf de nieuwe concessie eind 2024.

Binnen het doelgroepenvervoer is het, gezien de huidige efficiënte organisatie, de verwachting dat de budgetten zoals opgenomen in de gemeentelijke meerjarenbegrotingen (rekening houdend met opgenomen taakstellende bezuinigingen) benodigd zullen zijn om het doelgroepenvervoer op voldoende niveau te houden. Financieel is er daarmee naar verwachting geen 'winst' te behalen. Belangrijk voor een efficiënt systeem is dat de uitvoering van doelgroepenvervoer en deeltaxisysteem wordt gebundeld en dat daartoe ontschotting tussen provinciaal budget voor deeltaxisysteem en de gemeentelijke budgetten plaats zal vinden.

5 Zeeuwse Hub strategie

5.1 Inleiding

Zoals in het voorgaande hoofdstuk geschetst worden snelle bus- en treinverbindingen verbonden met een onderliggend, fijnmazig netwerk van lokale OV-lijnen en vraaggestuurd vervoer. Omdat de reiziger steeds vaker via knooppunten van meerdere mobiliteitsvormen (zoals trein, bus, ferry, taxi, auto, fiets, fijnmazig taxisysteem en deelmobiliteit) gebruik zal gaan maken, wordt het belang van een goede overstapplaats belangrijker. De kwaliteit op de Zeeuwse knooppunten in 2021 laat op veel plaatsen te wensen over. Trends in mobiliteit, zoals de aandacht voor duurzaamheid, de opkomst van de deeleconomie en technologische ontwikkeling maken overstappen tussen modaliteiten steeds gewenster en aannemelijker. Hierdoor groeit ook de behoefte aan goede en aantrekkelijke knooppunten als onderdeel van de drempelloze reis van deur tot deur. Er kan niet alleen worden overgestapt tussen vervoermiddelen, maar het worden plekken waar je graag verblijft en waar wat te beleven valt.

Ook Zeeland gaat aan de slag met knooppunten. Enerzijds om snelle, doorgaande trein- en busverbindingen te verbinden met een onderliggend netwerk van flexibele en vraagafhankelijke mobiliteit. Anderzijds om ook het overstappen van eigen auto op openbaar vervoer of deelmobiliteit te stimuleren. Goede knooppunten zijn daarmee voorwaardelijk voor het goed functioneren van de mix van mobiliteit. Op dit moment weten reizigers in Zeeland echter niet wat ze bij een knooppunt kunnen verwachten en is de verblijfskwaliteit vaak matig.



Figuur 10: Station Goes: Wisselende kwaliteit aan de noord- en zuidzijde.



Deze knooppuntenaanpak moet eraan bijdragen dat reizigers straks beter gefaciliteerd worden bij hun verblijf op en reis en overstap via een knooppunt. Een knooppuntenaanpak is nodig om in een netwerk van partijen afspraken te maken over het opwaarderen van bestaande knooppunten en realiseren van nieuwe knooppunten. Uiteindelijk moet een solide netwerk van knooppunten ontstaan wat straks aansluit op de reisbehoefte en verwachtingen van de reiziger. Ook neemt de verblijfskwaliteit toe en wordt de overstap van het ene op het andere vervoermiddel gemakkelijker. Daarbij zijn er ook kleinere knooppunten zonder OV, bijvoorbeeld parkeerterreinen aan randen van steden.

Zeeland kent veel toerisme. Toeristen, zoals dagjesmensen, hotelbezoekers of campinggasten, reizen nu nog veelal met de eigen auto bij gebrek aan een alternatief. Als knooppunten herkenbaar, gemakkelijk in gebruik en aantrekkelijk zijn, kan dit toeristen stimuleren om vaker gebruik te maken van nieuwe, slimme en duurzame vormen van mobiliteit. Dezelfde kans ligt er voor de zakelijke reiziger.

De knooppunten dienen herkenbaar te zijn, kwaliteit te bieden, gemakkelijk te zijn in gebruik en daarmee de bereikbaarheid, verblijfskwaliteit en overstap te verbeteren. Bovendien gaat het niet alleen om knooppunten van OV, maar ook om plekken waar van eigen vervoer wordt overgestapt op deelmobiliteit. Deze overstap kan gestimuleerd worden door het aanbieden van laadinfrastructuur voor eigen vervoer, waarmee gebruikers gestimuleerd worden over te stappen naar duurzame vervoersvormen voor de laatste kilometers.

In de richtingennotitie is aangegeven dat verschillende type knooppunten benoemd worden en via een Zeeuwse knooppuntenaanpak willen overgaan tot realisatie van minimaal zes grotere ov knooppunten voor 2025 en voor 2030 20 aanvullende hubs. In de Zeeuwse knooppunten aanpak worden drie typen hubs onderscheiden, met ieder een vastgesteld voorzieningenniveau. Afspraken over de uitstraling van de hubs worden gemaakt, waardoor deze voor de reiziger herkenbaar zijn. De reiziger mag kwaliteit verwachten op deze hubs. Tevens is in beeld gebracht wat de kosten zijn voor het realiseren van deze hubs, waardoor er een basis ligt om per regio de strategie uit te werken in een uitvoeringsprogramma.

Met de invulling van het type hubs wordt de concrete doelstelling geüpdatet naar de realisatie van minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes hubs voor 2025 en tussen 2025 – 2030 aanvullen met achttien nieuwe hubs (uit verschillende categorieën).

5.2 Type knooppunten

In de Zeeuwse knooppunten aanpak is een onderscheid in drie typen hubs: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Per categorie zal een synoniem voor het woord knooppunt gebruikt worden, namelijk hub. Dit is aansluitend op de landelijke trend waarin steeds vaker over mobiliteitshubs gesproken wordt. Bovendien benadrukt nieuwe terminologie ook dat er een kwaliteitsverbetering bij bestaande knooppunten wordt doorgevoerd. In andere woorden: in de oude en huidige situatie wordt gepraat over knooppunten, transferia en P+R. In de nieuwe situatie worden hub gehanteerd, maar deze worden pas hubs genoemd als het voorzieningenniveau op het afgesproken niveau is gerealiseerd. Buiten de drie type hubs is in de categorisering ook plaats voor een hubgrade (tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen), haltes en deelmobiliteitspunten.

De term hub wordt alleen gebruikt voor knooppunten met een minimale kwaliteit en minimaal voorzieningenniveau. Hierdoor weet een reiziger wat hij/zij kan verwachten als er via een hub gereisd wordt. Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningenniveau:

- Toegankelijk, herkenbaar en vindbaar
- Contactinfo en een kaart van de lijnen, de omgeving en het hubnetwerk
- Overdekt fietsparkeren en fietsreparatiepaal
- Autoparkeren en kiss & ride
- Overdekt wachten, verlichting een afvalbak en toeristeninfo



Figuur 11: Verschillende typen hubs naast de halte en deelmobiliteitspunten

Stationshub

Een stationshub is het grootste knooppunt. Hier worden alle voorzieningen aangeboden en is er een treinstation en een bushalte voor snelle verbindingen naar andere hubs. Onder de extra voorzieningen vallen bijvoorbeeld uitgebreide stallingsmogelijkheden, parkeervoorzieningen met mogelijkheid tot opladen, verwarmd wachten, deelmobiliteit en horeca. Op een stationshub gaat het om op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden, beleven en verblijven. Op basis van het huidige gebruik worden de stations Vlissingen, Middelburg en Goes als voorbeelden van een stationshub gezien.

Regiohub

Een regiohub is een groot knooppunt met grote regionale functie, waar iets minder voorzieningen te vinden zijn dan bij een stationshub. Je vindt er bushaltes voor snel vervoer naar andere hubs, voldoende



Figuur 12: Impressie van een regiohub

parkeerplaatsen, laadvoorziening en mogelijk ook een treinstation en deelmobiliteit. De functie van een regiohub is op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden en beleven. Op basis van het huidige gebruik worden het busstation van Zierikzee en het busstation WST Terneuzen als voorbeelden van een regiohub gezien.

Hub

Een hub is een kwalitatief hoogwaardig knooppunt waar tussen meerdere modaliteiten kan worden overgestapt. Deelmobiliteit is optioneel en er is veel aandacht voor de overstap van de eigen auto of eigen fiets op het openbaar vervoer. Op deze locaties speelt aanbod van laadinfrastructuur een belangrijke rol. De reiziger die met elektrisch vervoer richting de hub komt vindt hier een mogelijkheid om te laden. Een voorbeeld van een Hub - Park & Ride is station Krabbendijke.

Combinatie Laadplein en hub (Park & Ride en Park & Bike)

De ontwikkeling van laadinfrastructuur neemt de komende jaren een vlucht van wege het groeiend aantal elektrische voertuigen. Een van de mogelijkheden die daar steeds vaker worden toegepast zijn laadpleinen en snellaadpleinen, een locatie waar meerdere laadpalen bij elkaar een plein vormen. Zeker rond de steden in Zeeland maar ook bij drukbezochte toeristische locaties worden laadpleinen gepland.

Door op deze locaties, naast aantrekkelijke wandelroutes naar het centrum, ook deelmobiliteit aan te bieden zoals fietsen, scooters en eventueel een shuttlebus worden deze aantrekkelijker voor bezoekers om hun elektrische auto te parkeren en op te laden en direct een last mile oplossing te kunnen gebruiken naar het centrum van de kern. Daarmee gaat het (snel)laadplein ook als mobiliteitshub dienstdoen.

De mobiliteitshubs rondom laadpleinen worden in het netwerk van mobiliteitshubs met OV toegevoegd en kunnen ook helpen de drukte bij de parkeerplaats bij het station te ontlasten. Door de locaties goed te ontsluiten in de MaaS app wordt het reizen via de hubs bij (snel)laadpleinen ook vergemakkelijkt en helpt het wellicht ook om reizigers een deel van de reis met deelmobiliteit te laten maken of het openbaar vervoer.

Hubgrade

Een hubgrade staat voor het tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen op een hub om te voorzien in piekbelasting, bijvoorbeeld door toerisme. Door hubs deels schaalbaar op te zetten, kunnen voorzieningen efficiënter ingezet worden. Er valt te denken aan een pop-up station voor deelfietsen of extra voorzieningen voor

Halte

Een halte is geen hub, maar maakt wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk. Een halte heeft een beperkt voorzieningenniveau en voorziet alleen in het opstappen en informeren. Doordat reizigers hier relatief kort verblijven is het aantal voorzieningen beperkt. De huisstijl van de hubs kan hier worden toegepast, maar de benaming hub blijft hier achterwege.

Deelmobiliteitspunt

Deelmobiliteitspunten zijn de locaties waar reizigers hun deelfiets, deelscooter of deelstep parkeren nadat ze vanaf de hub naar de bestemming zijn gefietst. Een deelfietspunt is bijvoorbeeld een aantal vierkante meters oppervlakte aan het einde van een winkelstraat, nabij een hotel of toeristische attractie. Net als haltes maken deelmobiliteitspunten wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk, maar zijn het geen hubs. De huisstijl van de hubs kan hier worden toegepast, maar de benaming hub blijft hier achterwege.

5.3 Menukaarten

Voor elke categorie hub en ook voor haltes en deelmobiliteitspunten is een menukaart opgesteld. Op deze menukaart is te zien welke mobiliteitsdiensten en aanvullende diensten er te vinden zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een basisniveau (altijd aanwezig) en extra niveau (optioneel aanwezig). De onderstaande diensten zijn terug te vinden op de menukaarten in Bijlage 2.

De menukaarten gaan in op mobiliteitsdiensten, aanvullende diensten en kansen voor een hubgrade.

Mobiliteitsdiensten zijn onder andere de toegankelijkheid van de halte, routeinformatie, fietsparkeren, autoparkeren, P&R en deelmobiliteit. Daarbij is het uitgangspunt dat hoe groter de hub is hoe meer voorzieningen in de basis terug te zien zijn. Bij kleinere hubs is het voorzieningenniveau in de basis lager, maar kunnen overheden wel extra voorzieningen aanbrengen als deze passend zijn voor de betreffende locatie.

Onder aanvullende diensten worden voorzieningen benoemd die niet per se gerelateerd zijn aan de mobiliteit, maar die wel van belang zijn voor de verblijfskwaliteit, zoals afvalbakken, wachtmogelijkheden, verlichting, en horeca. Ook voor deze voorzieningen is per type knooppunt onderscheid gemaakt tussen de basis kwaliteit en mogelijkheden om extra voorzieningen te treffen.

Zeeland. Niet normaal. Mooi. Bereikbaar.
Aangedreven door innovatie en samenwerking

Categorieën knooppunten

HUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden

2. Onderdelen selecteren
 Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN				AANVULLENDE DIENSTEN				HUBGRADE	
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA	
Toegankelijke halte	☒	☐	Bushalte	☒	☐	Afvalbak	☒	☐	
Routeinformatie	☒	☐	Treinstation	☐	☒	Wachtmogelijkheid	☒	☐	
Haltevertrekstaat	☒	☐	Fietsreparatiepaal	☐	☐	Zijje	☒	☐	
DRIS	☐	☒	Kiss & ride	☒	☐	Overdekt	☒	☐	
Contactinfo	☒	☐	Elektrisch laden	☐	☐	Binnen	☐	☒	
Lijnennet	☒	☐	Laadpaal auto	☐	☒	Verwarmd	☐	☐	
Omgevingskaart	☒	☐	Laadpaal fiets	☐	☒	Verlichting	☒	☐	
Kaart hubnetwerk	☐	☒	Deelmobiliteit	☐	☐	Toeristeninfo	☒	☐	
Fietsparkeren	☐	☐	Ov-fiets	☐	☐	AED	☐	☒	
Aanbindmogelijkheid	☒	☐	Deelfietsen	☐	☒	SOS-knop	☒	☐	
Overdekt	☒	☐	Deelscooters	☐	☒	Watertappunt	☐	☒	
Overdekt en afgesloten	☐	☒	Deelauto's	☐	☒	Wifi	☐	☒	
Overdekt en bewaakt	☐	☐	Taxistandplaats	☐	☒	Pakketpunt	☐	☒	
Autoparkeren	☐	☐				Horeca	☐	☐	
Normaal	☒	☐				Automaat/nabij commerciële voorziening	☐	☐	
Uitgebreid	☐	☒				Commerciële voorziening	☐	☐	
Overdekt met zonnecel	☐	☐				WC	☐	☒	

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV

Provincie Zeeland | Royal HaskoningDHV

Figuur 13: Overzicht van voorzieningen op een reguliere hub

5.4 Uniformiteit binnen de Zeeuwse hubs

Voor de reiziger die gebruik maakt van de hubs moet de hub herkenbaar en sociaal veilig zijn en tevens uitnodigend in het gebruik. Daarnaast moeten hubs digitaal goed vindbaar zijn voor de reiziger die reist via een MaaS app of navigatiesystemen. De hub is immers onderdeel van de reis van deur tot deur en als reiziger moet je kunnen rekenen op het aanbod in (deel)mobiliteit.

Door veel aandacht te schenken aan duidelijkheid in de communicatie, herkenbaarheid, ingericht op alle doelgroepen en een aansprekend ontwerp, passend binnen de omgeving, wordt het voor gebruikers duidelijk wat het netwerk van mobiliteitshubs is en wat ze van zowel het netwerk als de mobiliteitshubs kunnen verwachten. Het zorgt onder andere voor soepel op- en overstappen, en door het uniforme en consistente beeld raken reizigers tevens vertrouwd met het systeem. Men weet waar men op kan rekenen bij de mobiliteitshubs. In relatie tot de Zeeuwse identiteit, is het in het ontwerp van belang dat de hub goed ingepast wordt in de omgeving. Door kenmerkende Zeeuwse vormen en elementen terug te laten komen in de huisstijl en outillage/uitrusting, al dan niet met een lokale touch, zijn de hubs in harmonie met de Zeeuwse omgeving. Dit behelst meer dan alleen een kwalitatieve en eenduidige huisstijl en outillage, maar vraagt ook wat van de inpassing in de omgeving. Uniformiteit draagt voor gebruikers bij aan de netwerkbeleving van hubs en een kwalitatief hoge uitstraling heeft een positieve invloed op de gebruiksbeleving.

Om deze uniforme uitstraling binnen de hubs te realiseren wordt gekozen voor een opvallend beeldmerk en een begrijpelijke toekomstvaste naam. Daarnaast is de realisatie van informatiemiddelen op iedere hub (en halte) in dezelfde stijl en vorm, welke terug komt in (digitale en fysiek aanwezige) reisinformatie, een informatiebord met overzicht van het voorzieningenniveau van de betreffende hub en een kaart van het Zeeuwse Hub netwerk. Alhoewel de kwaliteit van het materiaalgebruik (stenen, bankjes, groenvoorziening, prullenbakken e.d.) ook belangrijk is, is ervoor gekozen om dit niet centraal te organiseren, maar de wegbeheerder daarin leidend laten zijn. Met het advies om het hoogst geldende kwaliteit niveau binnen de gemeente te laten toepassen op de hubs. Daarnaast geldt het advies om zoveel mogelijk circulair, klimaatadaptief en natuurinclusief te bouwen en bijvoorbeeld met zonnepanelen lokale energieopwekking mogelijk te maken.

5.5 Organisatie

Een knooppuntenaanpak is een randvoorwaarde aan het mobiliteitssysteem om reizen van deur tot deur via hubs te faciliteren. Maar het ontwikkelen van hubs vraagt natuurlijk wel investeringen voor de realisatie, als ook voor beheer en onderhoud. Om samen goede keuzes te kunnen maken over het gewenste minimale voorzieningenniveau per hub zijn investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten in beeld gebracht. Voor de genoemde prijzen per voorziening moet een bandbreedte van 40% worden aangehouden omdat kosten voor verschillende locaties kunnen verschillen en zijn daarom indicatief. In de uitwerking zal per locatie gedetailleerder worden uitgewerkt welke investering nodig is en zal een kostenverdeling tussen de verschillende partijen worden afgesproken. In onderstaande tabel is de bandbreedte van de investeringskosten per categorie hub weergegeven.

Categorie	Bandbreedte investeringskosten
Stationshub	€ 350.000 - € 500.000
Regiohub	€ 650.000 – € 900.000
Hub	€ 200.000 - € 450.000
Halte	€ 50.000 - € 75.000

Tabel 1: Investeringskosten per type hub

De investeringskosten zijn van toepassing op de gekozen basisvoorzieningen van de mobiliteits- en aanvullende diensten, zie ook de menukaarten. De opbouw van de kosten is grotendeels te verklaren door middel van de schaal van de voorzieningen die geplaatst worden.

- De halte heeft nauwelijks tot geen extra voorzieningen, maar wel de minimale voorzieningen zoals contact- en reisinformatie, aangevuld met minimale fiets- en wachtvoorzieningen.
- De hub heeft daarbij een extra stap met meer voorzieningen om de beleving en gemak van de reiziger te dienen, zoals het overdekt wachten en mogelijkheid tot fiets- en autoparkeren.
- Een regiohub heeft globaal gezien de meeste investeringskosten. Dit heeft voornamelijk te maken met uitgebreide fiets- en autoparkeermogelijkheden, aangevuld met services gericht op beeld- en belevingskwaliteit van de hub.
- Een stationshub heeft globaal gezien minder investeringskosten, dit heeft te maken met de aansluiting op de voorzieningen die het station zelf al heeft. Daarbovenop komen kosten voor de hub zelf, zoals het aanbod van deelmobiliteit, en gebruiksvriendelijke wacht- en zitgelegenheden.

Een Zeeuwse aanpak voor hubontwikkeling vraagt om een stapsgewijze uitrol, waarbij per locatie met lokale stakeholders wordt verkend hoe plannen worden ontwikkeld, uitgevoerd en gefinancierd. Wanneer nieuwe hubs gerealiseerd worden is het zaak om slimme combinaties te zoeken met reeds aanwezige voorzieningen (zoals horeca en parkeerruimte). Ook andere voorzieningen zoals deelmobiliteit en pakketkluizen worden bij voorkeur geclusterd op de hub, zodat diverse voorzieningen elkaar versterken. Ingezet wordt op een hoge kwaliteit van voorzieningenniveau en een stapsgewijze uitbreiding van hubs. Om dit in heel Zeeland te realiseren is tijd nodig.

Zeeuwse hubs zijn onderdeel van het netwerk van fijnmazige mobiliteit, snelle bus en treinverbindingen. Daarom is het een gezamenlijke verantwoordelijkheid om in de hubs te investeren. De functie van een hub kan worden versterkt door ruimtelijk beleid (clusteren van voorzieningen bij de hub), parkeerbeleid (financiële stimulans voor gebruik van de hub), kwalitatief hoogwaardige infrastructuur rondom de hub en goede communicatie over multimodaal reizen en het stimuleren om te reizen via hubs. Per locatie gaan gemeente en/ of provincie in gesprek met de stakeholders om plannen te realiseren en kostenverdeling af te spreken.

Om de uitrol van hubs tot stand te brengen zijn de volgende processtappen beoogd.

- In juni – september 2021 per regio keuzes maken over locaties van hubs inclusief bepaling van categorisering. Daarbij wel de kanttekening dat pas bij de implementatiefase van de busconcessie in detail duidelijk wordt welke lijnvoering de bussen zullen volgen. In de fase juni – september is de keuze daarom alleen hubs waarvan op voorhand ingeschat kan worden dat het OV hier aanlandt. Aangevuld met locaties waar mogelijkheden zijn voor laadpleinen en hubs. Deze stap zal worden verwerkt in de definitieve regionale mobiliteitsstrategie.
- In een uitvoeringsprogramma, behorende bij de RMS, zal nader worden geduid welke hubontwikkelingen voorzien zijn in de periode tot 2025 (minimaal twee stationshubs, vier regiohubs en zes reguliere hubs) en een doorkijk naar de periode 2025-2030 (minimaal 18 hubs uit verschillende categorieën).
-

6 Mobiliteitscentrale

6.1 Waarom

Zeeuws-Vlaanderen heeft in 2008 als eerste regio in Nederland gekozen voor een regiecentrale voor de ritplanning van het doelgroepenvervoer. De positieve ervaringen in Zeeuws-Vlaanderen waren reden voor de Oosterschelderegio en later ook de Walcherse gemeenten en de provincie om toe te treden tot de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVZ). Daarmee beschikt Zeeland over een unieke publiek aangestuurde regiecentrale. Het is een aansprekend voorbeeld hoe het kleinschalig vraagafhankelijk vervoer geïntegreerd kan worden waarbij het publiek belang voorop staat. Het Zeeuwse model van de regiecentrale heeft landelijk navolging gekregen en is inmiddels steeds meer gemeengoed geworden.

Binnen de GVZ bestaat het besef dat nieuwe technologische ontwikkelingen vragen om een doorontwikkeling van de huidige regiecentrale. Daarnaast zijn er de landelijke ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit, waaronder een verwachte toename van flexibele, vraagafhankelijke concepten, die deels in de plaats kunnen komen van het busvervoer zoals we dat nu kennen. Met de GVZ zijn de afgelopen jaren, voortbouwend op kennis en ervaring vanuit de praktijk, mooie stappen gezet richting een regionale vervoerregisseur. Nu ligt de volgende uitdaging voor ons, waarin de centrale zich in het belang van de mobiliteit van de reizigers in Zeeland verder ontwikkelt. Daarbij is de vraag of vanuit de Zeeuwse publieke belangen meerdere vormen van mobiliteit integraal aangestuurd kunnen worden om slimme en efficiëntere mobiliteitsoplossingen mogelijk te maken. Oplossingen die passen bij de unieke geografische kenmerken van Zeeland en de Zeeuwse manier van samenwerken.

Om deze redenen is na een verkenning bij andere regiecentrales en afweging van scenario's, in de richtingennotitie slimme mobiliteit uitgegaan van een Zeeuwse mobiliteitscentrale als richtinggevende keuze.



Figuur 14: Foto van werk Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland

6.2 Ambitie

De ambitie is om te komen tot een mobiliteitscentrale, waarin gemeenten en provincie gezamenlijk tegemoet komen aan de mobiliteitsbehoeften van reizigers door samen invulling te geven aan taken op het gebied van de mobiliteit in Zeeland. De mobiliteitscentrale vormt o.a. het centrale aanspreekpunt voor de reizigers, bundelt de bij overheden bestaande expertise binnen Zeeland en maakt meer en slimmere combinaties van mobiliteit mogelijk. Naast publieke vormen van openbaar en doelgroepenvervoer kan de mobiliteitscentrale ook private initiatieven ondersteunen, waardoor een brede mix van mobiliteit ontstaat en voor reizigers wordt ontsloten.

6.3 Taken

Gemeenten en provincie voeren wettelijke taken uit op het gebied van de mobiliteit.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Daaronder vallen onder meer het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en het vervoer in het kader van de participatiewet. Daarnaast zijn gemeenten als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van gemeentelijke wegen, fietspaden en bruggen.

De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer en het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens. Daarnaast heeft de provincie ook een taak als wegbeheerder.

Onderstaande tabel bevat een schematische weergave van de taken, die in beeld zijn om bij de mobiliteitscentrale te worden ondergebracht.

Frontoffice	Midoffice	Backoffice
1. Callcenter taken¹¹ 2. Vervoersloket burgers 3. Klantenservice 4. Tarieven en ticketing 5. Planning en monitoring 6. Multimodaal reisadvies	1. Ontwikkeling dgv en flex 2. Beleidsadvies dgv en ov 3. Lobby en ongevraagd advies 4. Subsidie deelmobiliteit en vrijwilligers 5. Kenniscentrum 6. Pilots living lab 7. Ontwikkeling ov-net	1. Aanbesteding en beheer contracten 2. Budgetbeheer 3. Faciliteren ontwikkeling MaaS 4. Marketing en communicatie 5. ICT inkoop en digitalisering

Als frontoffice blijft de mobiliteitscentrale de bestaande taken van de regiecentrale uitvoeren, zoals de ritplanning. Ze is het centrale aanspreekpunt voor de reizigers. Reizigers kunnen dus bij de centrale terecht met tal van vragen, zoals verzoeken om een concreet reisadvies en het boeken van bepaalde ritten. Naast het beantwoorden van vragen van reizigers wordt het ook de taak van de mobiliteitscentrale om zelf actieve communicatie en voorlichting te geven, bijvoorbeeld over wijzigingen in de dienstregeling.

Als midoffice bundelt de mobiliteitscentrale kennis en expertise op het gebied van mobiliteit, die nu nog versnipperd is over de individuele overheden. Dit stelt de mobiliteitscentrale in staat om beleidsadviezen voor te bereiden voor de deelnemende overheden, die daarover vervolgens zelf een besluit kunnen nemen.

Als backoffice is de mobiliteitscentrale o.a. verantwoordelijk voor de aanbesteding en het contractbeheer voor zowel het openbaar als doelgroepenvervoer, het budgetbeheer en het creëren van de randvoorwaarden zodat de diverse vormen van mobiliteit MaaS-waardig zijn.

Uit de schematische weergave van de taken blijkt dat niet alle bestaande taken worden overgedragen aan de mobiliteitscentrale. De taken die overheden als wegbeheerder uitvoeren, blijven bij de individuele overheden.

Ook de indicatiestelling en besluitbevoegdheden voor het doelgroepenvervoer, in combinatie met het bepalen van de eigen bijdragen en het bepalen van een maximum aantal kilometers blijven taken voor de individuele gemeenten. Daarmee houden de gemeenten zelf de instrumenten in handen om grip te hebben op de kosten van het doelgroepenvervoer. En waar de mobiliteitscentrale wel beleidsadviezen voorbereid, blijft de bestuurlijke besluitvorming bij de individuele overheden.

6.4 Regierol, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

Bij de aanbesteding en het contractbeheer voor het openbaar en doelgroepenvervoer door de mobiliteitscentrale moeten nadere keuzes worden gemaakt over de regierol, de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid.

Regierol

De regierol gaat over de vraag wie verantwoordelijk wordt voor de integrale ontwikkeling van de verschillende vormen van mobiliteit. Kijkend naar de bestaande situatie bij het gemeentelijk doelgroepenvervoer en de wensen van de gemeenten is de voorkeur om de Mobiliteitscentrale de regierol te geven. Deze wordt daarmee de regisseur van de mobiliteit over verschillende vervoerscontracten heen en daarmee verantwoordelijk voor de ontwikkeling over de verschillende vervoersvormen en de samenhang daartussen. Vanwege de verschillen tussen openbaar en doelgroepenvervoer zal daarbij wel de wisselwerking worden gezocht met de ontwikkelfunctie die voor het busvervoer (deels) bij de vervoerder zal liggen. Voor de regierol wordt dus wel een nauwe samenwerking met de vervoerders voorzien. Daarbij wordt ook ingezet om de (internationale) expertise die een vervoerder met zich mee brengt optimaal te benutten.

Ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

De ontwikkelfunctie gaat over de vraag wie binnen een vervoermodaliteit verantwoordelijk is voor het op elkaar afstemmen van vraag en aanbod. Bij het doelgroepenvervoer gaat het concreet om de ritplanning. Bij het OV betreft het de vertaling naar inzet van personeel en materieel, routebepaling en invulling van de dienstregeling. Per contract is het belangrijk om te bepalen hoe de verhouding is tussen de ontwikkelrol, opbrengstverantwoordelijkheid en risicoverdeling tussen de aanbestedende partij, de Mobiliteitscentrale en de contractpartij (vervoerder).

Voor het doelgroepenvervoer zijn de gemeenten en samenwerkingsverbanden momenteel verantwoordelijk voor de ontwikkelfunctie; zij zijn daarmee ook opbrengstverantwoordelijk. Binnen de huidige busconcessie heeft de vervoerder de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid, waarbij de provincie verantwoordelijk blijft voor (de ontwikkeling van) het beleid.

Voor het doelgroepenvervoer hechten gemeenten en regio's aan de mogelijkheid van directe sturing, vanwege de kwetsbaarheid van de reizigersgroepen die hiervan gebruik maken en vanwege het kunnen beheersen van de kosten. Vanuit het onderzoek naar de mix van mobiliteit blijkt dat het verder opschalen van contracten in het doelgroepenvervoer niet noodzakelijk tot meer efficiëntie leidt. Wel blijkt zowel uit het onderzoek naar de mix van mobiliteit als uit de marktverkenning dat een fijnmazig taxisysteem, zoals dat in hoofdstuk 4 is beschreven, het beste kan worden gekoppeld aan het doelgroepenvervoer en dus moeten worden meegenomen in de daarvoor af te sluiten contracten. Dit is conform de wijze waarop de haltetaxi in de afgelopen periode is uitgevoerd.

Voor de komende aanbesteding van het busvervoer geven marktpartijen in het kader van de uitgevoerde marktverkenning aan dat ze bij voorkeur de regierol en daarmee ook de ontwikkelfunctie voor al het publieke vervoer in Zeeland krijgen, wat aanbesteding in één multimodale concessie vraagt. Voor de

opbrengstverantwoordelijkheid hechten marktpartijen belang aan het begrenzen van risico's, mede als gevolg van de coronapandemie.

De wens van marktpartijen voor een multimodale concessie is vanuit hun optiek begrijpelijk maar ligt voor de Zeeuwse situatie niet voor de hand. Vooralsnog wordt dus uitgegaan van verschillende contracten voor openbaar en doelgroepenvervoer (inclusief fijnmazig deeltaxisysteem). Voor de ontwikkelfunctie binnen de nieuwe busconcessie zal een samenspel nodig zijn tussen mobiliteitscentrale en vervoerder. Hieraan kan invulling worden gegeven door enerzijds een stabiel basisdeel van het contract te creëren, waar de vervoerder op stabiele inkomsten (en kosten) kan rekenen. Aan de andere kant ontwikkelt een deel van de busconcessie mee in combinatie met ontwikkelingen op een fijnmazig deeltaxisysteem, het doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. Zodoende zoekt de vervoerder naar manieren om het busvervoer te verbeteren en kan deze in het samenspel tussen partijen de mobiliteitscombinaties steeds beter invullen. De mobiliteitscentrale blijft daarbij vanuit de regierol verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk inzetten van de verschillende vormen van mobiliteit, op basis van data over de vraag van reizigers en het aanbod van vervoersmiddelen vanuit de verschillende contracten. In de marktverkenning hebben vervoerders suggesties gedaan hoe op stimulerende wijze invulling kan worden gegeven aan de ontwikkelfunctie. Dat kan naast een vast kosten-opbrengstendeel in de concessie door met open boek calculatie kosten en inkomsten concreet af te rekenen en door gebruik van ontwikkelingsbonus. Bij de invulling van het programma van eisen voor de nieuwe concessie wordt dit verder ingevuld en uitgewerkt.

6.5 Rechtsvorm en governance

Voor bestuurlijk draagvlak van een mobiliteitscentrale is bij de gemeenten, regio's en provincie onderzoek gedaan naar de juridische vorm en de daarbij passende governance. Uit de interviewronde onder bestuurders blijkt onder meer een gedeelde visie over het publieke belang van het in stand houden van de bereikbaarheid, participatie en de leefbaarheid binnen de provincie Zeeland waarbij de reiziger centraal staat, de wens om flexibel te kunnen inspelen op de veranderende vervoervraag, het kunnen leveren van maatwerk en het efficiënt en effectief gebruiken van voertuigen en infrastructuur, zoals dat in deze strategie . Een gemeenschappelijk zorgpunt is de grip op financiën.

De bestuurders beogen met de Mobiliteitscentrale dat het samenwerkingsverband stevig wordt vormgegeven en zelfstandig kan deelnemen aan het economisch verkeer, kan optreden als opdrachtgever naar derden en daarmee contracten kan afsluiten en de werkgeversrol kan vervullen ten aanzien van medewerkers. Deze bedoeling vereist dat het samenwerkingsverband rechtspersoonlijkheid heeft. Om daaraan tegemoet te komen wordt de vorm van een 'Zelfstandige organisatie' geadviseerd. De keuze voor een publieke rechtsvorm heeft daarbij de voorkeur. De samenwerking van de Mobiliteitscentrale richt zich namelijk op wettelijke en beleidsrijke taken, waarbij belangrijk is dat het belang van publieke waarden en democratische legitimiteit geborgd zijn. Binnen de publiekrechtelijke variant van een zelfstandige organisatie wordt voorkeur gegeven aan een openbaar lichaam. Dit vanwege de beleidsrijke taken van de Mobiliteitscentrale en de daarbij benodigde bestuurlijke sturing en controle.

De deelnemende gemeenten en provincie kunnen krachtens de gemeenschappelijke regeling bevoegdheden van regeling en bestuur overdragen aan het openbaar lichaam. In een gemeenschappelijke regeling kan de stemverhouding op verschillende wijzen worden vastgelegd. Zo kan worden gedifferentieerd naar het aantal leden, dat door de raden van de deelnemende gemeenten wordt aangewezen, kan aan bepaalde leden, die zijn aangewezen door de raden van bepaalde deelnemende gemeenten, meervoudig stemrecht worden toegekend en kan in de gemeenschappelijke regeling worden bepaald dat voor sommige besluiten een gekwalificeerde meerderheid nodig is.

6.6 Proces

Om te komen tot het oprichten van een Mobiliteitscentrale is een spoorboekje nodig met een planning over zaken als het uitwerken van het takenpakket en de samenwerkingsvorm. Wie gaan hoe en wanneer welke besluiten nemen en hoe werken we dit uit in de vorm van statuten?

Het is belangrijk dat met de vaststelling van een regionale mobiliteitsstrategie groen licht wordt gegeven voor het vervolg. Dat betekent dat partijen de intentie uitspreken om samen te willen komen tot een Mobiliteitscentrale en een goede bestuursopdracht formuleren voor het vervolg. Een intentie is nog geen definitief besluit. Een door alle colleges vast te stellen bestuursopdracht is nodig om nog bestaande vragen en onduidelijkheden nader in te vullen en uit te werken. Het helpt daarbij als met de regionale mobiliteitsstrategie, naast de bestuursopdracht, ook een spoorboekje wordt gepresenteerd voor de periode naar 15 december 2024. De uiteindelijke beoogde start van de samenwerking.

7 Data

7.1 Inleiding

De beschikbaarheid van correcte mobiliteitsdata is een belangrijke randvoorwaarde voor een snelle, veilige, betrouwbare en comfortabele reis. Data is hierin cruciaal. Of de reiziger nu met eigen vervoer reist, gebruik wil maken van collectief vervoer of gedeelde mobiliteit. Er is behoefte aan informatie over routes, reisduur, het beschikbare aanbod, tijden en tarieven. Data is daarnaast belangrijk, omdat het voor overheden mogelijkheden creëert om efficiënter en effectiever te sturen op beheer van wegen, aanbod van mobiliteit en investeringen in infrastructuur. Bovendien biedt de beschikbaarheid van data mogelijkheden om projecten/routes bij te sturen en de aanbieders van mobiliteit te helpen de producten te optimaliseren en (nog) beter af te stemmen op de wensen van de gebruiker/reiziger. In de richtingennotitie Slimme Mobiliteit is daarom de volgende richtinggevende keuze opgenomen over data:

Mobiliteitsvraag, mobiliteitsaanbod en infrastructuur worden slim ingericht, waarbij datastromen via het Regionaal Datateam worden gefaciliteerd, met als doel voor de reiziger het mobiliteitssysteem zo vlug, veilig, betrouwbaar en comfortabel mogelijk te organiseren.

Zeeland is aangesloten bij de landelijke samenwerking Digitalisering van mobiliteitsdata. In bestuurlijk overleg met de minister van I&W in 2019 heeft het Rijk met alle regio's, waaronder Zeeland, afgesproken om in 2023 90% van vijftien prioritaire data-items op orde te hebben. Het gaat daarbij om de volgende data-items: geplande en actuele wegwerkzaamheden, incidenten, restduur incidenten, maximum snelheden, ge- en verbodsborden, regelscenario's uit verkeerscentrales, beeldstanden rijkswegen, brugopeningen, statische en dynamische parkeerdata, evenementdata, iVRI data (data van slimme verkeersregelinstallaties), data voor logistiek en fietsdata. In de eerste stappen is het de uitdaging om als wegbeheerders de data digitaal beschikbaar te krijgen. Daarnaast speelt de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS), waarmee veel inzicht kan worden gekregen over de vraag van de reiziger. Ook de monitoring van projecten biedt veel inzichten en levert veel data op.

7.2 Inhoudelijk belang data wegbeheerders

Data krijgt meerwaarde wanneer verbanden worden gelegd en vergelijkingen worden gemaakt. Juist door die verbinding tussen data en tussen bronnen van data te leggen, biedt dit waardevol inzicht in het Zeeuwse netwerk. Vanuit die inzichten worden kansen in kaart gebracht voor verbetering en geven we ruimte aan innovaties op de weg. Digitaal, betrouwbaar en actueel inzicht in het Zeeuwse netwerk brengt veel voordelen met zich mee:

- Wegbeheerders krijgen meer inzicht in mogelijke maatregelen en effectiviteit van maatregelen om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.
- Wegbeheerders kunnen data gebruiken voor een efficiënter beheer- en onderhoudsprogramma.
- Voor in-car systemen door autofabrikanten en leveranciers van soft- en hardware kan worden gesteund op betrouwbare en actuele informatie van wegbeheerders.

Daarmee heeft het meerwaarde voor het beleidsmatig en uitvoerend werk van de Zeeuwse wegbeheerders én door de vermindering van reistijden door betere reisinformatie, verbetering van de veiligheid en meer gemak komt dit de reiziger ten goede.

Het beschikbaar stellen van actuele, betrouwbare, correcte en relevante mobiliteitsdata is een belangrijke basisvoorwaarde om ook in Zeeland gebruik te kunnen gaan maken van slimme mobiliteitsoplossingen. En om te zorgen dat de toenemende rijtaakondersteuning in voertuigen ook in Zeeland goed en veilig kan functioneren. Op termijn worden ook financiële voordelen behaald, omdat niet meer voor iedere studie afzonderlijk data hoeft te worden ingewonnen. Er is straks altijd geschikte basisdata voorhanden als start voor een wegenstudie.

7.3 Regionaal Data Team

Het inwinnen en ontsluiten van data is niet nieuw voor de regio. Zo werken wegbeheerders bijvoorbeeld al actief met het dataysteeM MELVIN, waarin wegwerkzaamheden en stremmingen van wegen worden vastgelegd om wegwerkzaamheden af te stemmen, en MOOR, voor informatie over kabels en leidingen, worden er frequent fietstellingen uitgevoerd en is van een aantal bruggen de brugstatus (open/dicht) al ontsloten via Blauwe Golf Verbindend. De digitaliseringsopgave mobiliteitsdata richt zich op een breed scala aan data items (de data top 15), om een zo dekkend mogelijk beeld van het netwerk te krijgen.

De opgave, benodigde organisatie, personele inzet en financiering zijn voor de data top 15 voor Zeeland voor de jaren 2021 tot en met 2023 nauwkeurig in beeld gebracht in het Implementatieplan Zeeland: digitaal de weg op orde. Commitment van alle Zeeuwse wegbeheerders is van belang om Zeeland-dekkend en uniform de data in landelijke systemen beschikbaar te krijgen, zodat overheden en marktpartijen naar eigen behoefte deze data om kunnen zetten in informatie en inzicht. Sinds medio 2021 is het Zeeuws Regionaal Data Team (RDT) opgericht. In dit RDT overleg worden kennis, ervaring en capaciteit voor en vanuit de Zeeuwse wegbeheerders gebundeld om de individuele Zeeuwse wegbeheerders te ondersteunen in het proces van digitalisering mobiliteitsdata en het gebruik van slimme toepassingen. Het RDT

kent de rollen zoals in de afbeelding is weergegeven. Omdat het beschikbaar stellen de data alleen vanuit de wegbeheerders zelf gebeuren, is vooralsnog gekozen voor een team vanuit de wegbeheerders zelf en dit niet de mobiliteitscentrale neer te leggen.

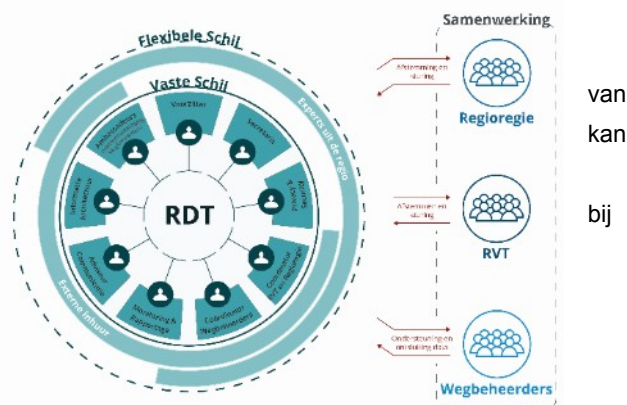
In de samenwerking sluit het RDT zo veel mogelijk aan bij bestaande gremia en lopende programma's. Elkaar versterken staat hierin centraal en daarmee wordt dubbel werk, of worden parallelle processen, voorkomen. Het RDT werkt nauw samen met onder andere het Regionaal Verkeersmanagement Team (RVT) en het afstemmingsoverleg tussen wegbeheerders over wegwerkzaamheden en evenementen (Regioregie i.o.). Ook is het RDT de link met de landelijke organisatie en daarmee met de RDT's uit andere regio's.

De manier waarop de data wordt verzameld en in de regio wordt benut is regionaal maatwerk. Het RDT vertaalt de landelijke aanpak per data item naar regionale plannen, en koppelt dit aan de regionale beleidsdoelen zoals die onder andere in deze regionale mobiliteitsstrategie zijn verwoord. Ook de kennis op het gebied van cybersecurity en privacy, wat altijd een risico is als het gaat over digitalisering, is binnen het RDT geborgd. Hierbij is er directe toegang tot de landelijke werkgroep Digitale Veiligheid van mobiliteitsdata via de Zeeuwse vertegenwoordiger.

Het daadwerkelijk data items op orde brengen voor de data uit de eigen organisatie blijft de verantwoordelijkheid van elke wegbeheerder zelf.

7.4 Ontwikkelingen

De landelijke opgave Digitalisering mobiliteitsdata staat niet op zichzelf. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan het bundelen van alle mobiliteitsdata, zodat deze via een Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata beschikbaar komt voor serviceproviders, wegbeheerders of iedere andere partij die er gebruik van wil maken. Via een samenwerking van publieke en private partijen worden in het landelijke programma Talking Traffic nieuwe



Figuur 15: Organisatie regionaal data team

oplossingen voor verkeersknelpunten gezocht, waaronder de uitrol van een nieuwe generatie verkeerslichten (iVRI's) die het verkeer op basis van actuele data (vanuit en naar voertuigen) slimmer kunnen regelen.

In de landelijke Taskforce Verkeersveiligheid is veel aandacht voor datagestuurd werken. De data top 15 is daarom naar verwachting niet limitatief. Impuls voor het verzamelen van extra data items komt vanuit dergelijke landelijke taskforces en programma's en ook uit regionale beleidsplannen, waaronder deze mobiliteitsstrategie.

Een belangrijke databron is, naast de wegbeheerder, ook steeds meer het voertuig zelf. Om gladheid op het wegdek te meten zodat gerichter een strooiactie kan worden uitgevoerd, en om vertragingen te meten met Floating Car Data zodat met verkeersmanagementmaatregelen effectief kan worden ingegrepen door een verkeerscentrale. Pilots in Noord-Brabant en Limburg leren dat op basis van informatie uit auto's over de schokdempers er uitspraken kunnen worden gedaan over de onderhoudstoestand van de wegen.

7.5 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, bus, taxi of deeltaxi/ WMO-vervoer. Vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer.

Landelijk zijn er zeven nationale pilots in uitvoering. Momenteel is te zien dat er uit die pilots acht MaaS-apps komen die potentie hebben om landelijk gebruikt te worden. In die MaaS-apps staat de reiziger centraal. Doordat de reiziger in één app een reis kan plannen, boeken en betalen wordt de reiziger ontzorgd. Planningsapps worden al veel gebruikt, maar het ook kunnen boeken, reizen en betalen voor de diverse mobiliteitsvormen was daarmee nog niet mogelijk. Met MaaS-apps kan de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is kiezen. Door de koppeling met de actuele informatie van de verschillende mobiliteitsmogelijkheden kan de reiziger onderweg ook nog keuzes bij stellen. Bijvoorbeeld omdat je onderweg nog even een boodschap wilt doen. En op het moment dat wordt geconstateerd dat bijvoorbeeld een bus of trein vertraging heeft, kan de app ook een voorstel aangeven met andere keuzemogelijkheden.

Sneller dan verwacht, al in 2021 in plaats van in 2022, zullen MaaS-apps nationaal gaan worden uitgerold. Om deze in Zeeland goed te kunnen benutten is het belangrijk dat alle mobiliteitsvormen hierop worden aangesloten. Vanuit de huidige concessies betreft dit Connexxion en de Westerschelde Ferry en daarnaast kan de deelmobiliteit in Zeeland snel hierop worden aangesloten. Uitgewerkt zal worden op welke manier de vervoersmogelijkheden die via de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland via MaaS kunnen worden ontsloten. Het ministerie van I&W heeft aangeboden Zeeland te helpen in het aansluiten van de diverse mobiliteit naar de MaaS-apps.

De reisgegevens van de reiziger zijn anoniem. Deze worden samen met die van andere gebruikers gebundeld en geanalyseerd. Daardoor ontstaan mogelijk inzichten die bijdragen aan oplossingen. Voor bijvoorbeeld keuzes waar een eerder onbekende mobiliteitsvraag zit, waar bepaalde mobiliteitsmogelijkheden wel of niet optimaal werken en bijvoorbeeld ook voor andere doelstellingen zoals het terugdringen van CO₂-emissie of stikstof. De komende jaren wordt door het gebruik van de MaaS-apps de beschikbare data opgebouwd. Gecombineerd met data die uit andere bronnen beschikbaar is en beschikbaar komt, zal stap voor stap worden opgebouwd welke combinaties van data en analyses daarover de nuttige inzichten bieden.

8 Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland

8.1 Inleiding

Zoals in het begin van de strategie is aangegeven staat de ontwikkeling niet stil. De technologische en digitale ontwikkelingen gaan door. Zo zijn er in Nederland tests gedaan met langzamere zelfrijdende shuttlebusjes, maar worden in Amerika en China ook al proeven gedaan met grotere snelle zelfrijdende bussen. De MaaS-apps staan na een pilotperiode in de startblokken om uitgerold te worden, maar ook in die apps zal de ontwikkeling doorgaan.

In Nederland zijn de ambities om nieuwe mobiliteitsinnovaties te ontwikkelen, uit te proberen en uit te rollen hoog. Veel van de innovaties worden daarbij gericht op de toepassing in grootstedelijk gebied, gericht op het opvangen van groeiende verkeersstromen en het voorkomen van files. In Zeeland is de ambitie de innovaties met name testen op hun meerwaarde in een meer landelijk gebied. Daarnaast ligt er een Zeeuws belang dat innovatieve systemen ook grensoverschrijdend werken. De verbindingen met Vlaanderen zijn immers zeer belangrijk voor Zeeland.

Centraal daarbij staat de betekenis voor de reiziger. De toets is of met een nieuwe ontwikkeling in Zeeland voor de reiziger een verbetering kan worden gerealiseerd. Door pilots en tests uit te voeren en gericht te evalueren, kan bepaald worden wat in Zeeland wel en niet een verbetering is. Het is dus ook acceptabel om te constateren dat nieuwe ontwikkelingen niet in Zeeland passen en dus ook niet in Zeeland zullen worden toegepast. Zo is al geleerd dat in Zeeland deelmobiliteit op een andere manier een rol heeft dan in de grote steden en dus ook op een andere manier moet worden in- en opgezet.

Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn afspraken gemaakt over Zeeland als Living lab Slimme Mobiliteit. Vanuit het compensatiepakket Wind in de Zeilen is er € 5 miljoen beschikbaar om het Living Lab Slimme Mobiliteit verder in te vullen. Vlissingen en omgeving zijn het focusgebied voor het living lab slimme mobiliteit, waarbij projecten in andere delen van Zeeland ook mogelijk zijn. Projecten die worden uitgetest hebben als doel om bij succes na een testfase ook in andere delen van Zeeland te kunnen worden toegepast.

8.2 Onderdelen Living Lab

Testen met nieuwe mobiliteitsconcepten

Om het flexibele fijnmazige netwerk op te bouwen is het nodig om op kleine schaal nieuwe mobiliteitsconcepten uit te testen. Voorbeelden van al bestaande mobiliteitsconcepten zijn de schoolbus Zonnemaire, het vrijwilligersvervoer in Haamstede, slimme deelfietsen en e-deelauto's in Vlissingen, Middelburg en Schouwen-Duiveland, Thover op Tholen, Max Mobiel in Terneuzen en de Ontmoetingsbus Reimerswaal en toeristische initiatieven.

Ook kan gedacht worden aan superslim laadplein voor elektrische deelauto's, deel e-bikes en deel e-scooters. Of een initiatief om leerlingen van een partijkopleiding slim en snel naar hun praktijklocaties te brengen en halen. Ieder concept speelt in op een specifieke reisbehoefte in een bepaalde regio. Vanuit het living lab kan, met steun van de overheid een kleinschalig project worden geholpen om op te starten.

De inzet van data om de mobiliteitsvraag beter te voorspellen en daar het mobiliteitsaanbod op korte termijn aan te passen biedt nog vele kansen. Concepten testen die meer gebruik maken van datagestuurde afwegingen in aanbod, bijvoorbeeld door reserveringen, weersverwachtingen en historische data te combineren voor het te verwachten noodzakelijke aanbod kan de efficiëntie vergroten.

Leren delen

Op dit moment wordt op een aantal plekken al deel fietsen en deelauto's aangeboden voor inwoners van Zeeland. Het leren delen is een belangrijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat met minder vervoermiddelen meer mobiliteit kan worden aangeboden. De route van bezit naar gebruik levert voor veel inwoners en bedrijven een beter en goedkoper mobiliteitsaanbod op.

Deelmobiliteit komt als vanzelf van de grond in de grote steden. In een gebied als Zeeland is de meerwaarde groot, maar de commerciële verdien capaciteit geringer. Met de Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland en met Cyclehub deelfietsen Zeeland in Middelburg en Vlissingen wordt in de praktijk geleerd op welke manier dergelijke systemen in Zeeland tot wasdom kunnen komen. Om dergelijke systemen zonder overheidssteun te laten draaien is het belangrijk daarin verdere stappen te zetten en zo te ontdekken welke businessmodellen in een provincie als Zeeland wel en niet werken.

Zelfrijdende voertuigen

De komende decennia zullen de mogelijkheden van zelfrijdend vervoer aangeboden worden door bedrijven die deze ontwikkelen. Voor Zeeland kunnen deze oplossingen in de periferie uitkomsten bieden om de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid te verbeteren. Dat gaat echter niet vanzelf.

Er zijn nog flink wat technische hobbels te nemen. Voor het testen van zelfrijdende systemen is Zeeland geschikt, doordat er de mogelijkheid is om op rustigere plattelandswegen te testen. Het living lab kan daar de bedrijven en de technisch universiteiten bij helpen. De route van een proefvoertuig op een afgesloten terrein naar mixed traffic op het platteland van Zeeland is nog wel een uitdaging. Zeeland heeft één pilot gestart met zelfrijdende vrachtauto's bij North Sea Port (Zeeland Connect), er is door een consortium van partijen een plan ingediend voor Europese subsidie voor proeven met een zelfvarend pontje en zelfrijdend vervoer op Schouwen-Duiveland en Zeeuws-Vlaanderen worden verkend. Dit kan de basis vormen voor het opzetten van een ecosysteem rondom het in de praktijk brengen van autonoom rijden en varen in Zeeland ten dienste van Nederland.

Slimme infrastructuur

Naast het slimmer worden van de vervoermiddelen is het ook belangrijk dat de infrastructuur meegroeit. Mensen, vervoermiddelen en infrastructuur zullen met elkaar moeten kunnen communiceren om een veilig systeem te bouwen, ophoud te voorkomen en voorrang te geven aan hulpdiensten of fietsers bij slechter weer. Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI), sensoren in de weg, floating cardata zijn onderdelen van de slimme infrastructuur. In de communicatie tussen infrastructuur en voertuig zijn er diverse ontwikkelingen, waarbij wegbeheerders, autofabrikanten en grote en kleine digitale ontwikkelaars maandelijks innovaties lanceren.

8.3 Te behalen resultaten

Doel is om vanuit het Living Lab op te zetten:

- Minimaal 2 meerjarig lopende pilotprojecten die een samenhangende ontwikkeling opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie.
- Minimaal 10 kleinere direct uitvoerbare startprojecten die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen.
- Uit bovenstaande komen minimaal 5 initiatieven die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden.
- Uit bovenstaande komen minimaal 2 initiatieven die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden.

8.4 Afwegingskader ondersteuning projecten

Voor de waardering van initiatieven is een afwegingskader gemaakt.

- Pilotproject draagt bij aan het toekomstige mobiliteitssysteem
- Pilotproject draagt bij aan een blijvend actief innovatief ecosysteem van partijen
- Reiziger centraal (behoefte en beleving van de reiziger)
- Kennisontwikkeling op gebied van nieuwe mobiliteitsoplossingen en verbindingen
- Opschaalbaarheid in Zeeland (en Nederland)
- Inzetbaarheid in Zeeland (plattelandsregio met hoge toeristische druk)
- Zicht op een voldoende business- of valuecase
- Digitaal te ontsluiten en koppelen aan MaaS apps
- Toegevoegde waarde voor Zeeuwse reiziger (toerist, student, forens én inwoner)
- Innovatief en slim.

Het afwegingskader is een handvat van en voor het beoordelingsteam voor de toekenning van ondersteuning van subsidie of bijdrage aan een project. Voor de bijdrage aan de projecten wordt gewerkt met een nader op te stellen subsidiekader en/ of met aparte inkoopopdrachten.

9 Samenwerking

9.1 Belang

Voor de totstandkoming van deze regionale mobiliteitsstrategie is in een vroegtijdig stadium gekozen om dit via een netwerksamenwerking te doen. Met betrokkenheid van partijen die directe verantwoordelijkheden hebben én met betrokkenheid van stakeholders. Het opbouwen van een dergelijk netwerk en het organiseren van bijeenkomsten kost tijd. In een periode waarin dergelijke bijeenkomsten alleen digitaal mogelijk waren, vroeg dit ook veel creativiteit. De waarde is dat vanaf het begin er ruimte is geweest voor verschillende ideeën, waarbij in de loop van het proces wel steeds meer getrechterd is naar de specifiek vraagstukken en mogelijke oplossingen daarvoor.

Deze netwerksamenwerking is nog verre van perfect geweest, maar hierin zijn drie belangen te zien:

- Openheid en transparantie: Vanaf het begin hebben alle geïnteresseerde partijen deel kunnen nemen aan bijeenkomsten. Het mee kunnen nemen van partijen in de afwegingen die nodig zijn is belangrijk om de verschillende argumenten op tafel te krijgen die belangrijk zijn in de politiek-bestuurlijke afwegingen die moeten worden gemaakt en om goed na te denken over de grenzen tussen publiek en privaat.
- Benutten van kennis: De kennis van de combinatie van alle partijen is groot. Daarbij gaat het juist om de combinaties van verschillende inbreng. Niet alleen van de mensen die beroepsmatig met mobiliteit bezig zijn, maar ook de inbreng van ervaringsdeskundigheid.
- Ruimte voor reflectie: Door verschillende inbreng op vraagstukken te hebben wordt voorkomen dat er te veel in een enkele bepaalde richting wordt gedacht, maar dat er ruimte is voor reflectie op standpunten.

Voor de uitvoering is het belangrijk deze samenwerking te behouden vanuit bovengenoemde drie belangen. Belangrijker nog vanwege de uitvoeringskracht. Partijen hebben elkaar hard nodig in de uitvoering, waardoor het samen invulling geven aan de uitvoeringsagenda, die bij de definitieve regionale mobiliteitsstrategie wordt gevoegd, van groot belang is.



Figuur 16: Busstation Terneuzen Westerscheldetunnel

9.2 Rollen

Vervoersvorm/ structuur
Openbaar Vervoer
Deeltaxisysteem
Doelgroepenvervoer
Fietsen
Vrijwilligersinitiatieven
Private initiatieven

Zoals in het hoofdstuk over de Mobiliteitscentrale aangegeven wordt daarin een samenwerking voorzien van Zeeuwse overheden, waarbij er een nauwe relatie en wisselwerking met vervoerders, initiatiefnemers van mobiliteitsinitiatieven in Zeeland en de betrokken vrijwilligersorganisaties is. Die samenwerking is belangrijk voor de uitvoeringskracht en de kwaliteit van het mobiliteitssysteem. Op hoofdlijnen gelden daarbij als verantwoordelijkheden:

Tabel 2: Overzicht van rollen

In het kader van de opgave Slimme Mobiliteit is op ambtelijk niveau het overleg meebeslissers ingericht om gezamenlijk te kunnen komen tot deze mobiliteitsstrategie. Hieraan nemen ambtenaren deel van gemeenten, provincie, waterschap en wordt deelgenomen door de Stichting Duurzame Mobiliteit Zeeland en de voorzitter van de RES-tafel mobiliteit. Gezien de stappen die na deze strategie nog worden gezet en de waarde die de deelnemers van dit overleg hierin zien, wordt dit overleg de komende periode voortgezet. Daarmee worden één keer per maand de ontwikkelingen afgestemd en per keer ingezoomd op inhoudelijke aspecten en keuzes. Ten aanzien van data op mobiliteitsgebied ligt in de toekomst de coördinatie bij het Regionaal Data Team.

Tezamen met betrokken partijen vanuit het nationale niveau (ministerie I&W, NS, ProRail en Rijkswaterstaat, DOVA) vormt dit het samenspel van partijen met een directe invloed op de mobiliteit in Zeeland. In verschillende

verbanden zoals het Overleg Zeeuwse Overheden (OZO) themaoverleg Mobiliteit, overleg rond de Mobiliteitscentrale, OV- en Spoortafel en Krachtenbundeling Smart Mobility hebben partijen in verschillende samenstellingen overleg met elkaar. Door op ambtelijk niveau specifiek gericht overleg te organiseren en te zorgen dat de ontwikkelingen op bestuurlijk niveau in voldoende mate in bestaande overleggen aan de orde kunnen komen, is toekomstig overleg goed geborgd.

9.3 Adviesorganen en ervaringsdeskundigheid benutten

Op het gebied van Openbaar Vervoer is het Overlegplatform Openbaar Vervoer (OPOV) namens reizigersorganisaties richting concessieverlener (provincie) en concessiehouder (OV-vervoerder) het wettelijke adviesorgaan. De keuze in deze strategie om openbaar vervoer niet als een losstaand systeem te zien, maar als integraal onderdeel van een totaal mobiliteitssysteem heeft betekenis voor de rol van het OPOV. Het is logisch dat het OPOV in de toekomst breder adviseert dan enkel het openbaar vervoer. Een ontwikkeling die eerder ook al is ingezet. Daarbij raakt de advisering niet alleen aan de verantwoordelijkheden van concessieverlener en concessiehouder, maar ook aan die van gemeenten en mogelijk in de toekomst de mobiliteitscentrale. Beoogd wordt dat het OPOV richting alle partijen die adviesrol in de toekomst kan vervullen. Daarbij dient gekeken te worden naar de vertegenwoordiging in het OPOV, zodat met die vertegenwoordiging ook die adviesrol goed kan worden ingevuld. Daarover zal in overleg worden getreden met het OPOV.

Op gemeentelijk niveau zijn adviesraden actief op het gebied van WMO/ mensen met een beperking. Er wordt waarde aan gehecht om minimaal één keer per jaar deze adviesraden provinciaal samen te brengen om het gesprek aan te gaan over het functioneren van het totale mobiliteitssysteem en verbeteringen die daarop aangebracht kunnen worden.

Tijdens het proces in de opbouw naar deze strategie zijn diverse sessies gehouden met jongeren, reizigers en ook specifiek met reizigers met een beperking. Deze gesprekken leveren veel informatie en inzichten op. Voor reizigers met een beperking wordt beoogd om één keer per jaar een overlegmoment te creëren om de ontwikkelingen te evalueren en te bekijken in het licht van het VN-verdrag voor mensen met een beperking. Daarnaast wordt een reizigerspanel ingericht waarmee één keer per half jaar ervaringen worden besproken.

Middels diverse panels wordt de toeristische reiziger regelmatig bevraagd, waarbij ook de mobiliteitsaspecten nadrukkelijk worden meegenomen. Daarnaast wordt ook de kennis en ervaring van diverse kennis- en onderwijsinstellingen (met name NV Economische Impuls Zeeland, de Hogeschool Zeeland en daarbinnen meer specifiek het Kenniscentrum Kusttoerisme) benut.

10 Monitoring en Evaluatie

10.1 Doelen

In voorgaande hoofdstukken zijn in de teksten voor duurzame mobiliteit, de mix van mobiliteit, knooppunten en data specifieke doelstellingen benoemd. Daarnaast is een kwantitatief doel op de kwaliteit voor de reiziger eerder benoemd. De in hoofdstuk 2 acht genoemde belangen van reizigers spelen een belangrijke rol in het bepalen of de doelstelling van verbetering voor de reiziger wordt bereikt.

De doelstellingen voor de reiziger, voor duurzame mobiliteit, mix van mobiliteit, knooppunten en data zien er daarmee als volgt uit:

Onderdeel	Doelstelling	Indicator en rapportage
Reiziger	Verbetering oordeel reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen	Jaarlijkse enquête onder reizigers in Zeeland op 8 genoemde belangen. Per belang een gemiddeld cijfer van 0-10. Nulmeting tweede helft 2021
	Oordeel OV-klientenbarometer minimaal gelijk	Jaarlijks landelijk onderzoek.
Duurzame mobiliteit	Per 2030 een CO2-reductie van 1.029 Kton in mobiliteit (personen- en goederenvervoer) ten opzichte van 1990.	Monitoring via RES Zeeland.
	In 2030 wordt al het Openbaar Vervoer en vraaggestuurd vervoer uitgevoerd met Zero-Emissie voertuigen.	Aandeel Zero-Emissie voertuigen. Jaarlijks rapportage.
	Per 2025 zo'n 3.000 laadpalen in Zeeland en per 2030 zo'n 10.000.	Rapportage via RVO/Nationale Agenda Laadinfrastructuur
Mix van Mobiliteit	Snelle busverbindingen zijn maximaal 2x langzamer dan zelfde verbinding (tussen start- en eindpunt) met de auto.	Vervoerplan concessiehouder jaarlijks inzicht in welke verbindingen dit wel of niet wordt behaald.
	Stijging van het aantal fietskilometers in Zeeland met 20% in de periode 2017 – 2027	Jaarlijks meenemen aantal fietskilometers in monitoring. 2017 is nuljaar.
	Vanaf ieder punt in Zeeland binnen 2,5 kilometer opstappunt voor fijnmazige taxisysteem	Kaart met weergave opstappunten, die jaarlijks wordt geactualiseerd.
	Alle voertuigen zijn vanaf 2025 toegankelijk	Vervoerplan concessiehouder en contracten doelgroepenvervoer
Knooppunten	Twee stationshubs, vier regiohubs en zes hubs voor 2025	Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie.
	Tussen 2025 – 2030 aanvullen met achttien nieuwe hubs (uit verschillende categorieën).	Hubs ingericht conform menukaarten hubsaanpak. Jaarlijkse rapportage op realisatie.
Data	De publieke (mobiliteits)data op 15 items voor 90% op orde, actueel betrouwbaar, geheel cyberproof en conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming in 2023.	Regionaal Data Team volgt ontwikkeling. Eind 2023 bepalen of doelstelling is behaald.

Living Lab	Voor eind 2025: - Minimaal 2 meerjarig lopende pilotprojecten die een samenhangende ontwikkeling opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie. - Minimaal 10 kleinere direct uitvoerbare startprojecten die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen. - Uit bovenstaande komen minimaal 5 initiatieven die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden. - Uit bovenstaande komen minimaal 2 initiatieven die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden.	Realisatie wordt opgenomen in jaarstukken provincie Zeeland.
------------	---	--

Tabel 3: Doelen

10.2 Monitoring

Ieder jaar zal er een monitoringsrapport worden opgesteld. Dit monitoringsrapport zal bestaan uit vier onderdelen:

- 1) Stand van zaken doelstellingen: Aan de hand van doelindicatoren bepalen van de stand van zaken ten aanzien van bovengenoemde doelstellingen.
- 2) Trends: Via trendindicatoren een beeld geven van de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Zeeland. Trendindicatoren zijn beperkt beïnvloedbaar en voor een groter deel afhankelijk van externe factoren. Trendindicatoren die minimaal jaarlijks in beeld worden gebracht zijn:
 - a. Jaarlijks afgelegde reizigerskilometers en aantal in- en uitstappers in regionaal openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en doelgroepenvervoer.
 - b. In- en uitstappers trein.
 - c. Aantal ritten openbaar vervoer, fijnmazig taxivervoer en doelgroepenvervoer.
 - d. Aantal deelfietsen, deelscooters en deelauto's in Zeeland.
 - e. Aandelen lopen, fiets, publiek vervoer en auto in aantal reisbewegingen in Zeeland.
- 3) Opgezette verbeterings- en vernieuwingsprojecten en de realisatie daarvan in desbetreffend jaar. Tot en met minimaal 2025 zal specifiek over het Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland worden gerapporteerd in het kader van het Compensatiepakket Wind in de Zeilen.
- 4) Gezamenlijke financiële inzet Zeeuwse overheden.

In de komende jaren wordt het monitoringsrapport voorbereid in samenwerking tussen Provincie en Gemeenten via onder meer de samenwerking in de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland en het Regionaal Data Team.

10.3 Evaluatie

Deze strategie is bedoeld voor de langere termijn, doorlopend tot 2035. Op het niveau van de strategie wordt beoogd in de eerste helft van 2027 de strategie te evalueren en de strategie bij te stellen. Bezien zal worden welke ontwikkelingen zorgen voor de nodige bijstellingen in de strategie. Zo zal bijvoorbeeld bij een doorbraak in zelfrijdende voertuigen de impact op de strategie bekeken moeten worden.

Tegelijkertijd is 2027 het moment van eerste evaluatie en bijstelling van de busconcessie en voor een deel van de contracten op het gebied van vraaggericht vervoer. Na twee jaar ervaringen opdoen kan worden bijgestuurd. Drie jaar later wordt een evaluatie en bijstelling op contracten voorzien.

Daarmee wordt de timing:

Eind 2021 vaststelling Regionale Mobiliteitsstrategie

Eind 2024 ingang nieuwe busconcessie en deel contracten vraaggestuurd vervoer/ doelgroepenvervoer

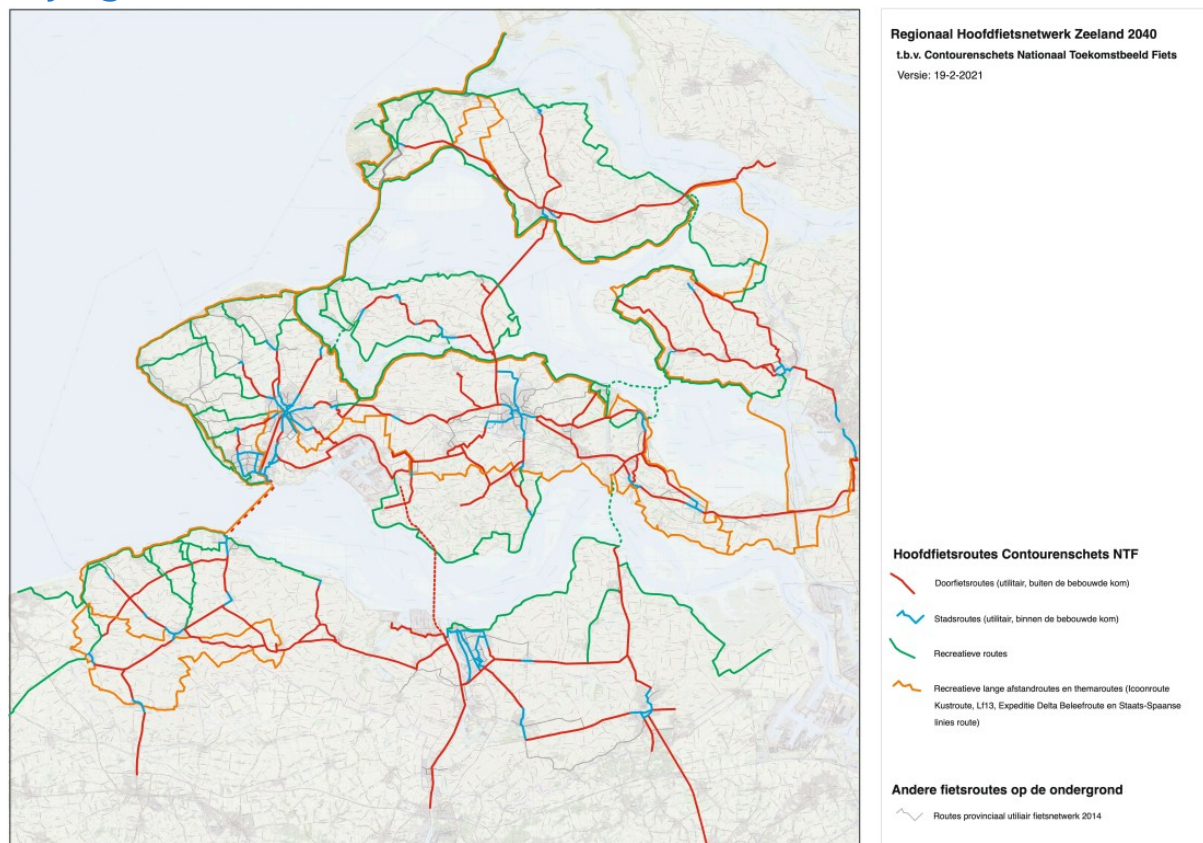
Begin 2027 evaluatie strategie en contracten

Eind 2027 bijstellingen busconcessie en deel contracten vraaggestuurd vervoer/doelgroepenvervoer

2030 evaluatie en bijsturing contracten

Voorzien wordt dat in 2030 dat voorbereiding van een nieuwe periode van 2035 tot minimaal 2045 zal moeten starten. Waarschijnlijk door geheel opnieuw strategie en uitgangspunten voor een volgende periode te bepalen.

Bijlage 1: Kaart hoofdfietsroutes



Bijlage 2: Menukaarten van hubs

Zeeland.
Niet normaal.
Mooi. Betrekbaar.
Aangepast Diversiteit knooppunt ontwikkeling

HALTE
• Opstappen
• Informeren

Categorieën knooppunten

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN				AANVULLENDE DIENSTEN				HUBGRADE	
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA	
Toegankelijke halte	☒	☐	Bushalte	☒	☐	Afvalbak	☒	☐	
Routeinformatie	☐	☐	Treinstation	☐	☐	Wachtmogelijkheid	☐	☐	
Haltevertrekstaat	☒	☐	Fietsreparatiepaal	☐	☐	Zitje	☒	☐	
DRIS	☐	☐	Kiss & ride	☐	☐	Overdekt	☒	☐	
Contactinfo	☒	☐	Elektrisch laden	☐	☐	Binnen	☐	☐	
Lijnennet	☐	☐	Laadpaal auto	☐	☐	Verwarmd	☐	☐	
Omgevingskaart	☐	☐	Laadpaal fiets	☐	☐	Verlichting	☐	☐	
Kaart hubnetwerk	☐	☐	Deelmobiliteit	☐	☐	Toeristeninfo	☐	☐	
Fietsparkeren	☐	☐	Ov-fiets	☐	☐	AED	☐	☐	
Aanbindmogelijkheid	☒	☐	Deelfietsen	☐	☐	SOS-knop	☐	☐	
Overdekt	☐	☐	Deelscooters	☐	☐	Watertappunt	☐	☐	
Overdekt en afgesloten	☐	☐	Deelauto's	☐	☐	Wifi	☐	☐	
Overdekt en bewaakt	☐	☐	Taxistandplaats	☐	☐	Pakketpunt	☐	☐	
Autoparkeren	☐	☐				Horeca	☐	☐	
Normaal	☐	☐				Automaat/nabij commerciële voorziening	☐	☐	
Uitgebreid	☐	☐				Commerciële voorziening	☐	☐	
Overdekt met zonnecel	☐	☐				WC	☐	☐	

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.

Provincie Zeeland **Royal HaskoningDHV**
Enhancing lives & regions

Zeeland.
Niet normaal.
Mooi. Betrekbaar.
Aangepast Diversiteit knooppunt ontwikkeling

HUB
• Op- en overstappen
• Informeren
• Kwaliteit bieden

Categorieën knooppunten

2. Onderdelen selecteren
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN				AANVULLENDE DIENSTEN				HUBGRADE	
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA	
Toegankelijke halte	☒	☐	Bushalte	☒	☐	Afvalbak	☒	☐	
Routeinformatie	☐	☐	Treinstation	☐	☐	Wachtmogelijkheid	☐	☐	
Haltevertrekstaat	☒	☐	Fietsreparatiepaal	☒	☐	Zitje	☒	☐	
DRIS	☐	☒	Kiss & ride	☒	☐	Overdekt	☒	☐	
Contactinfo	☒	☐	Elektrisch laden	☐	☐	Binnen	☐	☒	
Lijnennet	☒	☐	Laadpaal auto	☐	☒	Verwarmd	☐	☐	
Omgevingskaart	☒	☐	Laadpaal fiets	☐	☒	Verlichting	☒	☐	
Kaart hubnetwerk	☐	☒	Deelmobiliteit	☐	☐	Toeristeninfo	☐	☐	
Fietsparkeren	☐	☐	Ov-fiets	☐	☐	AED	☐	☒	
Aanbindmogelijkheid	☒	☐	Deelfietsen	☐	☒	SOS-knop	☒	☐	
Overdekt	☒	☐	Deelscooters	☐	☒	Watertappunt	☐	☒	
Overdekt en afgesloten	☐	☒	Deelauto's	☐	☒	Wifi	☐	☒	
Overdekt en bewaakt	☐	☐	Taxistandplaats	☐	☒	Pakketpunt	☐	☒	
Autoparkeren	☐	☐				Horeca	☐	☐	
Normaal	☒	☐				Automaat/nabij commerciële voorziening	☐	☐	
Uitgebreid	☐	☒				Commerciële voorziening	☐	☐	
Overdekt met zonnecel	☐	☐				WC	☐	☒	

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.

Provincie Zeeland **Royal HaskoningDHV**
Enhancing lives & regions



REGIONHUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven

Categorieën knooppunten

2. Onderdelen selecteren

Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	☒	☐	Bushalte	☒	☐
Routeinformatie	☒	☐	Treinstation	☐	☒
Haltevertrekstaat	☒	☐	Fietsreparatiepaal	☒	☐
DRIS	☒	☐	Kiss & ride	☒	☐
Contactinfo	☒	☐	Elektrisch laden	☐	☒
Lijnennet	☒	☐	Laadpaal auto	☒	☐
Omgevingskaart	☒	☐	Laadpaal fiets	☒	☐
Kaart hubnetwerk	☒	☐	Deelmobiliteit	☐	☒
Fietsparkeren	☐	☒	Ov-fiets	☐	☒
Aanbindmogelijkheid	☒	☐	Deelfietsen	☐	☒
Overdekt	☒	☐	Deelscooters	☐	☒
Overdekt en afgesloten	☒	☐	Deelauto's	☐	☒
Overdekt en bewaakt	☐	☒	Taxistandplaats	☐	☒
Autoparkeren	☐	☒			
Normaal	☒	☐			
Uitgebreid	☒	☐			
Overdekt met zonnecel	☐	☒			

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	☒	☐
Wachtmogelijkheid	☒	☐
Zitje	☒	☐
Overdekt	☒	☐
Binnen	☒	☐
Verwarmd	☐	☒
Verlichting	☒	☐
Toeristeninfo	☒	☐
AED	☒	☐
SOS-knop	☒	☐
Watertappunt	☒	☐
Wifi	☒	☐
Pakketpunt	☐	☒
Horeca	☐	☒
Automaat/nabij commerciële voorziening	☒	☐
Commerciële voorziening	☐	☒
WC	☒	☐

HUBGRADE

Toeristisch Overstappunt (TOP)	☒
Pop-up deelfietsen	☒

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.



STATIONSHUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven
- Verblijven

Categorieën knooppunten

2. Onderdelen selecteren

Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	☒	☐	Bushalte	☒	☐
Routeinformatie	☒	☐	Treinstation	☒	☐
Haltevertrekstaat	☒	☐	Fietsreparatiepaal	☒	☐
DRIS	☒	☐	Kiss & ride	☒	☐
Contactinfo	☒	☐	Elektrisch laden	☐	☒
Lijnennet	☒	☐	Laadpaal auto	☒	☐
Omgevingskaart	☒	☐	Laadpaal fiets	☒	☐
Kaart hubnetwerk	☒	☐	Deelmobiliteit	☐	☒
Fietsparkeren	☐	☒	Ov-fiets	☒	☐
Aanbindmogelijkheid	☒	☐	Deelfietsen	☒	☐
Overdekt	☒	☐	Deelscooters	☐	☒
Overdekt en afgesloten	☒	☐	Deelauto's	☐	☒
Overdekt en bewaakt	☒	☐	Taxistandplaats	☒	☐
Autoparkeren	☐	☒			
Normaal	☒	☐			
Uitgebreid	☒	☐			
Overdekt met zonnecel	☐	☒			

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	☒	☐
Wachtmogelijkheid	☒	☐
Zitje	☒	☐
Overdekt	☒	☐
Binnen	☒	☐
Verwarmd	☐	☒
Verlichting	☒	☐
Toeristeninfo	☒	☐
AED	☒	☐
SOS-knop	☒	☐
Watertappunt	☒	☐
Wifi	☒	☐
Pakketpunt	☐	☒
Horeca	☐	☒
Automaat/nabij commerciële voorziening	☒	☐
Commerciële voorziening	☐	☒
WC	☒	☐

HUBGRADE

Toeristisch Overstappunt (TOP)	☒
Pop-up deelfietsen	☐

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.



Mobiliteitscentrale Zeeland

4 juni 2021

Norbert de Blaay, Roos Molendijk en Anna Tersteeg

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	3
1.1 Context.....	3
1.2 Vraagstelling.....	3
1.3 Geschikte samenwerkingsvorm	3
2. Context	4
2.1 Inleiding.....	4
2.2 Aanleiding	4
2.3 Vraagstelling.....	6
2.4 Onderzoeksverantwoording	6
2.5 Aanpak; opbouw rapport.....	7
3. Onderzoekskader	8
3.1 Inleiding.....	8
3.2 Taken.....	8
3.3 Belangen, doelen en samenwerkingsfilosofie	8
3.4 Samenwerkingsvormen	9
4. Verantwoordelijkheid en taken.....	10
4.1 Provinciale verantwoordelijkheden; verkeer en vervoer	10
4.2 Gemeentelijke verantwoordelijkheden: doelgroepenvervoer	10
4.3 Taken.....	11
4.4 Voorlopige conclusie.....	14
5. Belangen, doelstelling en samenwerkingsfilosofie.....	16
5.1 Inleiding.....	16
5.2 Belangen	16
5.3 Doelstellingen	16
5.4 Samenwerkingsfilosofie	18
5.5 Voorlopige conclusie.....	18
6. Governance Mobiliteitscentrale	19
6.1 Inleiding.....	19
6.2 Huidige governance	19
6.3 Governance en sturing.....	20
6.4 Voorlopige conclusie.....	22
7. Samenwerkingsvorm en rechtsvormen	23

7.1	Inleiding.....	23
7.2	Samenwerkingsvormen en rechtsvormen	23
7.3	Voorlopige conclusie.....	28
8.	Conclusies en advies	29
8.1	Inleiding.....	29
8.2	Hoofdvraag.....	29
8.3	Deelvragen	29
8.4	Advies.....	33
Bijlage 1:	Lijst met geïnterviewde personen.....	35
Bijlage 2:	Lijst met bestudeerde documenten	37

1. Samenvatting

1.1 Context

Mobiliteit is een belangrijk bestuurlijk thema waar ambitieuze doelstellingen aan ten grondslag liggen. In de provincie Zeeland – met relatief weinig inwoners en uitgestrekte buitengebieden - staan de overheden misschien wel voor een extra grote opgave. Aan de ene kant is het ‘vaste (klassieke) concept’ van collectieve openbaar vervoer in landelijke gebieden niet (meer) toekomstbestendig. Er is steeds meer behoefte aan flexibele concepten van vervoer. Als er niets gedaan wordt met het huidige collectieve vervoer dan neemt het gebruik naar verwachting verder af. De kwaliteit komt dan onder druk te staan terwijl de kosten stijgen in een relatief uitgestrekt en dunbevolkt gebied als Zeeland. Aan de andere kant blijft de vraag naar doelgroepenvervoer stijgen waardoor de kosten voor gemeenten verder toenemen. Om de kwaliteit (in elk geval) te behouden en de kosten voor de overheden en de bewoners van Zeeland beheersbaar te houden, is het belangrijk om de verschillende vervoersystemen op elkaar af te stemmen. Niet meer naast elkaar, maar met elkaar samen. Niet meer alleen door de overheid maar (juist) ook samen met private initiatieven (bijvoorbeeld lokale vrijwilligersorganisaties in Zeeland). In dat kader denken de verschillende Zeeuwse overheden na om te komen tot een gezamenlijke regionale mobiliteitsstrategie. De GVZ speelt bij de doorontwikkeling een belangrijke rol om de gezamenlijke bestuurlijke ambitie te realiseren.

1.2 Vraagstelling

Eén van de gedachte bij de regionale mobiliteitsstrategie is dat alle Zeeuwse gemeenten en de Provincie hun taken op het gebied van openbaar en doelgroepenvervoer in de Mobiliteitscentrale Zeeland inbrengen. De huidige GVZ vormt daarvoor min of meer de basis. Aan KokxDeVoogd is gevraagd om onderzoek te doen naar een passende samenwerkingsvorm voor de Mobiliteitscentrale Zeeland op basis van de taken, de doelen en de belangen van de deelnemers.

1.3 Geschikte samenwerkingsvorm

Bij de zoektocht naar deze passende samenwerkingsvorm (waarbij ook bestuurders van diverse Zeeuwse gemeenten zijn gesproken), is allereerst gekeken naar de taken die bij de Mobiliteitscentrale ondergebracht kunnen worden. Ook is gekeken naar het publiek belang en de governance.

Op basis daarvan concluderen wij dat de Mobiliteitscentrale het meest optimaal zou kunnen worden vormgegeven in de (juridische) vorm van een openbaar lichaam. In die juridische constructie kan worden geborgd dat gemeenten enerzijds de door hen gewenste taken in de centrale kunnen onderbrengen (e.g. beleidsadvies), terwijl anderzijds de besluitvormende bevoegdheid bij de gemeente blijft berusten en voldoende mogelijkheden beschikbaar zijn om grip te houden en (indien nodig) bij te sturen.

2. Context

2.1 Inleiding

In opdracht van de provincie Zeeland is door KokxDeVoogd onderzoek gedaan naar de governance van de (nog op te richten) Mobiliteitscentrale Zeeland. Dit onderzoek maakt deel uit van de stappen die de provincie Zeeland momenteel zet om te komen tot een provinciaal-breed gedragen Regionale Mobiliteitsstrategie die eind november 2021 gereed moet zijn. De Mobiliteitscentrale Zeeland (hierna Mobiliteitscentrale) krijgt naar verwachting een belangrijke rol in de realisatie van deze Regionale Mobiliteitsstrategie.

Het voorliggende rapport is de eindrapportage van ons onderzoek naar de governance van de Mobiliteitscentrale, welke is besproken met de ambtelijke begeleidingsgroep die ten behoeve van het onderzoek is ingesteld. Het resultaat van het onderzoek is 1 juni 2021 toegelicht in het bestuurlijke overleg OZO mobiliteit.

2.2 Aanleiding

De Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland B.V. (hierna ook: GVZ) – een besloten vennootschap waar twee gemeenschappelijke regelingen, drie gemeenten en de provincie Zeeland aandeelhouder van zijn - heeft zich in de afgelopen jaren ontwikkeld als operationele regievoerder voor al het gemeentelijke doelgroepenvervoer in Zeeland en Goeree-Overflakkee (provincie Zuid-Holland) en het kleinschalig vraagafhankelijk vervoer (de haltetaxi) van de provincie Zeeland.

Het GVZ was de eerste vervoerscentrale in zijn soort in heel Nederland. De organisatie is momenteel verantwoordelijk voor de operationele regietaken (ritaanname, boeken en plannen) van het doelgroepenvervoer en de haltetaxi. Het betreft taken die traditioneel bij de vervoerders van het doelgroepenvervoer zelf waren belegd. De GVZ voert deze taken nu met succes en naar voldoening van de opdrachtgevers en de aandeelhouders uit.

Mobiliteit is een belangrijk bestuurlijk thema waar ambitieuze doelstellingen aan ten grondslag liggen.¹ In de provincie Zeeland – met relatief weinig inwoners en uitgestrekte buitengebieden - staan de overheden misschien wel voor een extra grote opgave. Aan de ene kant is het ‘vaste (klassieke) concept’ van collectieve openbaar vervoer in landelijke gebieden niet (meer) toekomstbestendig. Er is steeds meer behoefte aan flexibele concepten van vervoer.² Als er niets gedaan wordt met het huidige collectieve vervoer dan neemt het gebruik naar verwachting verder af. De kwaliteit komt dan onder druk te staan terwijl de kosten stijgen in een relatief uitgestrekt en dunbevolkt gebied als Zeeland. Aan de andere kant blijft de vraag naar doelgroepenvervoer stijgen waardoor de kosten voor gemeenten verder toenemen.³ Om de kwaliteit (in elk

¹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040: “Overstappen naar 2040”*, 15 december 2016.

² Mobycon, *Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland*, 27 oktober 2020, p. 3.

³ Mobycon, *Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland*, 27 oktober 2020, p. 3.

geval) te behouden en de kosten voor de overheden en de bewoners van Zeeland beheersbaar te houden, is het belangrijk om de verschillende vervoerssystemen op elkaar af te stemmen. Niet meer naast elkaar, maar met elkaar samen. Niet meer alleen door de overheid maar (juist) ook samen met private initiatieven (bijvoorbeeld lokale vrijwilligersorganisaties in Zeeland). In dat kader denken de verschillende Zeeuwse overheden na om te komen tot een gezamenlijke regionale mobiliteitsstrategie. De GVZ speelt bij de doorontwikkeling een belangrijke rol om de gezamenlijke bestuurlijke ambitie te realiseren.

De provincie heeft bij het opstellen van de regionale mobiliteitsstrategie een breed scala aan stakeholders betrokken. Het is begonnen met een notitie 'Netwerksturing en Conferentie' (februari 2020) waarna gesprekken met stakeholders zijn gehouden. Er zijn daarna bijeenkomsten, werksessies en sessies met reizigers georganiseerd. De resultaten hiervan zijn meegenomen in de door de provincie Zeeland opgestelde 'Richtingennotitie Slimme Mobiliteit'.⁴ In deze notitie is een drietal scenario's voor doorontwikkeling onderzocht, waarbij 'scenario 2' als richtinggevende keuze door de Provincie is aangemerkt.⁵ Alle Zeeuwse gemeenten zijn vervolgens in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op scenario 2. Een aantal gemeenten heeft voorafgaand aan het opstellen van deze eindrapportage van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

In dit scenario 2 brengen alle Zeeuwse gemeenten en de Provincie hun taken op het gebied van openbaar en doelgroepenvervoer onder in een Mobiliteitscentrale. Op basis van de reacties van de Zeeuwse gemeenten op de Richtingennotitie stelt de provincie Zeeland een concept Regionale Mobiliteitsstrategie op. Naar verwachting is deze eind juni 2021 gereed. Na bespreking met de stakeholders is de verwachting dat een definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie in november 2021 gereed is.

Om uitvoering te kunnen geven aan scenario 2, is het nodig dat gemeenten en regio's nauwer samenwerken dan nu het geval is.⁶ Voor de uitvoering van de taken van scenario 2 is (nog) geen samenwerkingsvorm uitgewerkt. Aan KokxDeVoogd is gevraagd om onderzoek te doen naar een passende samenwerkingsvorm in overleg met de bestuurders van gemeenten en provincie.

In de volgende paragraaf staat de vraagstelling voor het onderzoek.

⁴ Provincie Zeeland, *Richtingennotitie slimme mobiliteit*, 10 november 2020.

⁵ Provincie Zeeland, *Richtingennotitie slimme mobiliteit*, 10 november 2020.

⁶ Mobycon, *Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland*, 27 oktober 2020, p. 25.

2.3 Vraagstelling

Aan KokxDeVoogd is gevraagd om de bestuurlijke randvoorwaarden in kaart te brengen die de beoogde deelnemers aan de Mobiliteitscentrale zouden willen stellen en te kijken naar de governance. Wij hebben – op basis van het bovenstaande – de hoofdvraag als volgt geformuleerd:

In welke juridische vorm kan het samenwerkingsverband - waarin door gemeenten en provincie ontwikkeltaken op mobiliteitsgebied kunnen worden belegd - worden 'gegoten' waarvoor ook bestuurlijk draagvlak is en welke governance is daarbij het meest passend?

Om deze vraag te (kunnen) beantwoorden, hebben wij de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Welke taken zouden bij de Mobiliteitscentrale Zeeland kunnen worden ondergebracht en waarom? In hoeverre stelt de wetgever eisen aan de juridische vorm? In hoeverre verschillen deze taken van de huidige taken die bij de GVZ zijn ondergebracht?
2. Wat is het publieke belang dat de Mobiliteitscentrale moet dienen? Welk concrete belangen dient de Mobiliteitscentrale voor de beoogde bestuurlijke deelnemers?
3. Welke concrete doelstellingen hebben de beoogde bestuurlijke deelnemers met de Mobiliteitscentrale?
4. Hoe ziet de samenwerkingsfilosofie eruit?
5. Wat betekent de aanbestedingswetgeving voor de Mobiliteitscentrale en de opdrachtverlening?
6. Op welke wijze willen de bestuurders invloed uitoefenen en grip houden op de op te richten Mobiliteitscentrale? Op welke onderdelen (e.g. financiën) is dat belangrijk en waarom?
7. Op welke wijze wordt het opdrachtgeverschap en het opdrachtnemerschap ingericht?
8. Hoe ziet het vervolgtraject eruit qua besluitvorming?

In dit eindrapport staan de bovenstaande vragen centraal.

2.4 Onderzoeksverantwoording

De opdrachtgever van ons onderzoek is de provincie Zeeland. Om de stakeholders te betrekken, is een ambtelijke begeleidingsgroep ingericht vanuit de verschillende aandeelhouders van GVZ. Met de ambtelijke begeleidingsgroep is een startbijeenkomst gehouden, alsmede een 'tussenbijeenkomst' en een eindbijeenkomst voor oplevering van het eindrapport. In **Bijlage 1** staan de deelnemers aan de ambtelijke begeleidingsgroep weergegeven.

Ons onderzoek is – na de start met de begeleidingsgroep – gestart met een documentenanalyse. Het betreft een beperkte documentenanalyse die is uitgevoerd. Onderdeel van de documentenanalyse waren ook de

verschillende reacties van de colleges van B&W (voor zover beschikbaar) op de Richtingennotitie van de provincie Zeeland. In **Bijlage 2** staan de documenten die gebruikt zijn voor het opstellen van het eindrapport, en gebruikt als start van het onderzoek.

Na de documentenanalyse zijn interviews met de wethouders verantwoordelijk voor de portefeuille verkeer en vervoer en de portefeuille doelgroepenvervoer gehouden. Voorafgaand zijn de hooflijnen van de vragen aan de geïnterviewden toegestuurd. Ook zijn individuele gesprekken met de leden van de ambtelijke begeleidingsgroep gehouden. De opbrengsten van de gesprekken zijn gebruikt voor deze eindrapportage. Deze rapportage bevat geen citaten. Alle resultaten vanuit de gehouden interviews zijn geanonimiseerd in het onderzoek verwerkt. In **Bijlage 1** staan alle gesprekspartners van de interviews opgenomen.

2.5 Aanpak; opbouw rapport

De opzet van het rapport is als volgt. **Hoofdstuk 3** beschrijft het onderzoekskader om te kunnen komen tot de inrichting van de governance van de mobiliteitscentrale Zeeland, waarna in **hoofdstuk 4** de mogelijke taken van de mobiliteitscentrale worden verkend. Hierbij wordt zowel gekeken naar de wettelijke vervoerstaken en de huidige taken van de GVZ, alsook de taken van de samenwerkingsverbanden die de rol van aandeelhouders van het GVZ vervullen. Vervolgens komt in **hoofdstuk 5** belangen, doelstellingen en de samenwerkingsfilosofie van de centrale ter sprake. Dit hoofdstuk is vooral gericht op het in kaart brengen van de verschillende onderlinge belangen binnen de gemeenten, regio's en provincie om deze te vertalen naar een samenwerkingsverband waarin de (uiteenlopende) belangen samenkomen. **Hoofdstuk 6** richt zich op de governance van de mobiliteitscentrale. Ook hier komen eerst de bevindingen uit de documentanalyse aan bod, om vervolgens de bevindingen uit de interviews daaraan te koppelen. In **hoofdstuk 7** wordt nader ingegaan op de mogelijke samenwerkingsvorm en rechtsvorm van de op te richten Mobiliteitscentrale. Ten slotte komen de antwoorden van de hoofd- en deelvragen samen in **hoofdstuk 8** en wordt op basis van de conclusies een advies geformuleerd. Voor de volledigheid wordt het toekomstige besluitvormingsproces in kaart gebracht.

3. Onderzoekskader

3.1 Inleiding

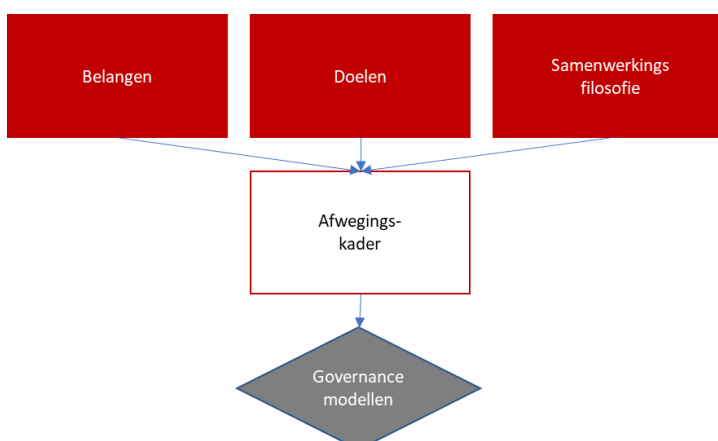
Samenwerken tussen verschillende overheden kan op velerlei manieren. Om tot een geschikte inrichting van de governance te (kunnen) komen, heeft KokxDeVoogd een model ontwikkeld dat helpt bij het maken van een beredeneerde beslissing voor een bepaalde governance. Dit model biedt een afwegingskader om stapsgewijs en zo objectief mogelijk te kunnen bepalen welk inrichting, gegeven de opgave en context, het best passend is voor de beoogde samenwerking. Dit voorkomt met name dat een bepaalde doelredenering ontstaat. In dit hoofdstuk wordt dit denkkader kort toegelicht, voordat wij dat ook in de uitwerking toepassen.

3.2 Taken

Onder het motto "vorm volgt inhoud" is het – alvorens te kijken naar de mogelijke juridische vorm van de Mobiliteitscentrale – van belang om te kijken naar de taken die de beoogde deelnemers wensen onder te brengen in de Mobiliteitscentrale. Daarom brengt **hoofdstuk 4** achtereenvolgens in kaart welke taken gemeenten dan wel de provincie op het gebied van openbaar vervoer wettelijk gezien uit dienen te voeren en welke taken zij bij de Mobiliteitscentrale beogen in te brengen. Ook wordt beschreven bij welke samenwerkingsverbanden op het gebied van mobiliteit enkele Zeeuwse gemeenten al aangesloten zijn.

3.3 Belangen, doelen en samenwerkingsfilosofie

Het denkkader helpt om stapsgewijs een analyse te maken bij twee vormkeuzes, te weten: 1) wat is de meest geschikte samenwerkingsvorm en 2) welke rechtsvorm past bij die samenwerkingsvorm en hoe kan deze het beste worden ingericht?



De eerste fase start met het in kaart brengen van de drie fundamenteën voor de samenwerking tussen gemeenten en provincie.

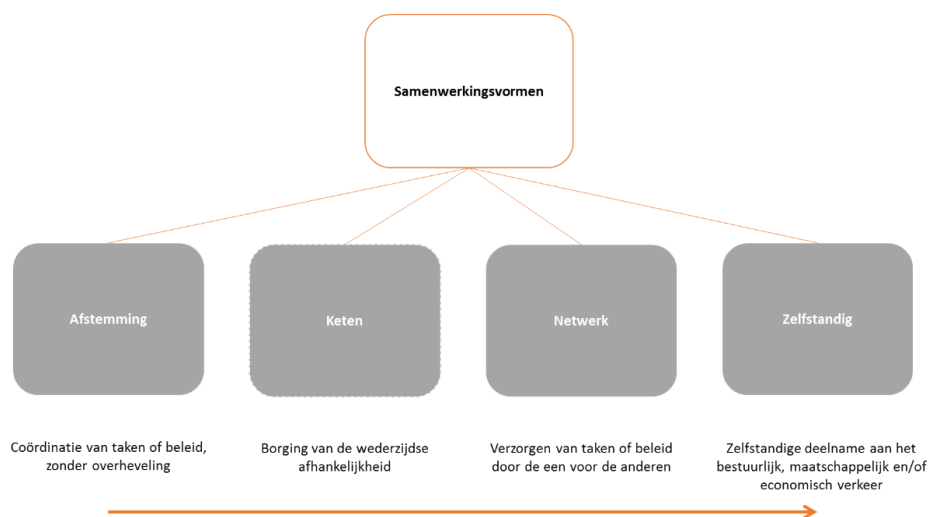
A. Belangen: de samenwerking richt zich op mobiliteitsopgaven waarvoor samenwerkende partijen maatschappelijke verantwoordelijkheid dragen.

B. Doelen: gemeenten en provincie hebben ongetwijfeld verschillende doelen om (al dan niet) samen te werken. Deze hoeven niet dezelfde te zijn, als deze maar niet conflicteren c.q. tegengesteld zijn.

C. Samenwerkingsfilosofie: de betrokken partijen hebben ideeën bij de waarden die zij nastreven met hun samenwerking en bij de strategie die daarbij volgens hen het beste past.

3.4 Samenwerkingsvormen

Op basis van de analyse van de belangen, doelen en samenwerkingsfilosofie zoeken wij wat in het concrete geval de best passende samenwerkingsvorm is. De samenwerkingsvormen zijn in het onderstaande schema weergegeven.

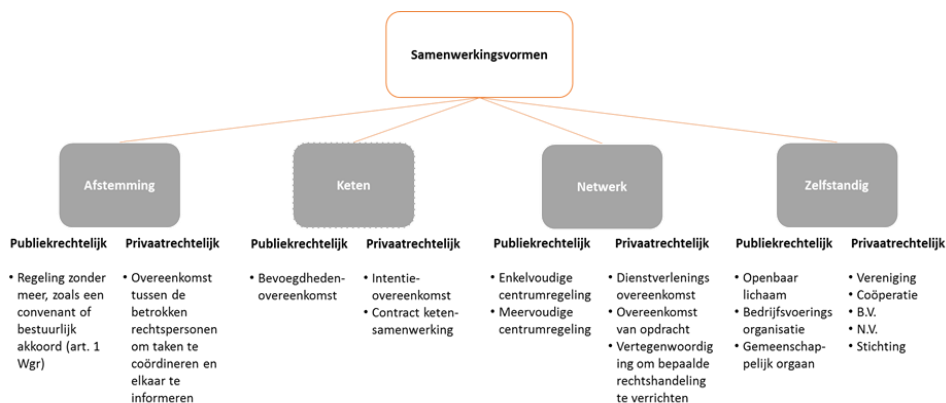


Vervolgens richten wij ons op de bijpassende rechtsvorm en op de inrichting (bestuurlijk en organisatorisch) van de samenwerking.

In onderstaand schema is te zien dat bij iedere samenwerkingsvorm sprake is van één of meerdere te kiezen rechtsvormen, die

geordend zijn langs het publiek- of privaatrecht.

Er zijn aspecten die in de regel een kwalitatieve beschrijving krijgen; deze kunnen naar gelang de betreffende samenwerkingscasus worden aangevuld. Voor de Mobiliteitscentrale denken wij (in elk geval) aan de volgende aspecten:



• **Juridisch kader:** Zijn er generieke bestuursrechtelijke eisen uit specifieke wetten of regels voor het uitvoeren van deze taken?

• **Sturing en governance:** Kan met deze rechtsvorm de juiste grip op de doelstellingen

van de samenwerking worden bereikt?

- **Financieel en fiscaal:** Wat zijn de fiscale aspecten van deze samenwerking? En hoe zit het met aanbesteding?
- **Organisatie:** Kan een adequaat werkende organisatie worden ingericht die past bij de opgave die er ligt, en die aansluit bij de gekozen samenwerkingsfilosofie en de toekomstvisie?
- **Informatievoorziening:** Waar ligt het eigendom en waar het beheer van gegevens en hoe wordt de ontsluiting ervan geregeld?

4. Verantwoordelijkheid en taken

4.1 Provinciale verantwoordelijkheden; verkeer en vervoer

De provincie Zeeland is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de provincie en een goede bereikbaarheid in de provincie. Voor de uitvoering van deze taak heeft de provincie een concessie tot 15 december 2024 verleend. Connexxion verzorgt voor heel Zeeland het openbaar busvervoer. Op plekken of momenten waar de openbare voorziening - het busvervoer - is verdwenen, biedt de Provincie de haltetaxi aan.

Voorts is de provincie – als wegbeheerder - verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van provinciale wegen, fietspaden en bruggen. Dit is voor het onderzoek verder niet relevant.

4.2 Gemeentelijke verantwoordelijkheden: doelgroepenvervoer

Elke gemeenten is verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Het betreft (onder meer):

- **Wmo-vervoer:** In het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo 2015) kan een burger aanspraak maken op aan mobiliteit gerelateerde hulpmiddelen en voorzieningen. Binnen de vervoersvoorzieningen is onderscheid gemaakt in individuele voorzieningen) zoals de rolstoel en scootmobiel, en collectieve vervoersvoorzieningen, zoals de regiotaxi. Voor het gebruik van Wmo-vervoer moet men een speciale indicatie hebben. De gemeente is bevoegd voor het verstrekken van de indicatie.
- **Leerlingenvervoer:** Leerlingenvervoer betreft het vervoer van en naar onderwijsinstellingen op primair en secundair niveau. De doelgroep bestaat uit leerlingen in het speciaal onderwijs of leerlingen die niet bij het reguliere onderwijs in de directe woonomgeving terecht kunnen. De gemeente stelt daarvoor een eigen regeling op.
- Het vervoer in het kader van de **Jeugdwet:** Jeugdhulpvervoer wordt sinds 2015 aangeboden in het kader van de Jeugdwet. Het gaat om het vervoer van en naar dagbesteding of kortdurend verblijf voor jongeren.
- Het **vervoer in het kader van de Participatiewet:** De Wet sociale werkvoorziening (Wsw) is per 1 januari 2015 overgegaan in de Participatiewet. Het betreft het vervoer voor mensen met een arbeidshandicap van en naar de sociale werkvoorziening.
- Vervoer van en naar de **dagbesteding** (voorheen AWBZ, nu Wmo).

Voor het daadwerkelijke vervoer maken gemeenten gebruik van vervoerder/ marktpartijen. Hiervoor wordt via aanbestedingen vervoer door gemeenten ingekocht. Zeeuwse gemeenten doen dat individueel⁷ of via een samenwerkingsverband.

Voorts zijn gemeenten – als wegbeheerder - verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van gemeentelijke wegen, fietspaden en bruggen. Dit is voor het onderzoek verder niet relevant.

4.3 Taken

4.3.1 Huidige taken

Van de huidige taken op het gebied van mobiliteit - beleid, ontwikkeling, aanbesteding, contractbeheer en ontwikkelverantwoordelijkheid – zijn de taken op verschillende wijzen door de overheden belegd.

Van het doelgroepenvervoer kan alleen gebruik worden gemaakt na indicatiestelling (WMO/ Jeugd, Participatiewet/ dagbesteding) of gemeentelijk besluit (leerlingenvervoer). Deze indicatiestelling wordt door de gemeenten zelf gedaan of daarvoor wordt een afzonderlijke organisatie ingezet⁸. Gemeenten stellen zelf vast of gebruikers van het doelgroepenvervoer een eigen bijdrage moeten betalen dan wel dat het aantal kilometers gemaximeerd is. Aldus zijn er drie belangrijke ‘knoppen’ voor de gemeenten om budgetten te kunnen beheersen.

De GVZ coördineert voor de gemeenten de operationele uitvoering van de contracten van het doelgroepenvervoer: Wmo, leerlingenvervoer, dagbesteding, GGZ-jeugdzorg. Voor de provincie doet GVZ dezelfde taken voor de haltetaxi. Het betreft de operationele taken van ritaanname, boeken en plannen van ritten. Soms wordt daarvoor door gemeenten direct opdrachtgegeven. Het merendeel van de gemeenten doet dat via de tussenkomst van een gemeenschappelijke regeling. Dat betreft het Samenwerkingsverband Welzijnszorg Oosterschelde Regio (SWVO) of het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen (CVV). De provincie laat deze operationele taken voor de haltetaxi door de GVZ uitvoeren.

Het SWVO en CVV voeren voor haar gemeenten een breder pakket van taken uit, waaronder: beleid, ontwikkelfunctie, aanbesteding, contractbeheer en ontwikkelverantwoordelijkheid. Het is daarbij zo dat de samenwerkingsverbanden adviseren over het beleid maar dat de gemeenten daarover besluiten. De drie Walcherse gemeenten en de provincie voeren deze taken nu geheel zelfstandig uit.

Voor het lijngebonden busvervoer van de provincie geldt dat de provincie verantwoordelijk is voor het opstellen van beleid en de aanbesteding. De ontwikkelrol en opbrengstverantwoordelijkheid voor het openbaar busvervoer ligt thans bij de vervoerder.⁹

⁷ Het betreft de volgende gemeenten: Vlissingen, Middelburg en Veere.

⁸ De gemeenten Goes, Kapelle, Borsele, Reimerswaal en Noord-Beveland maken onderdeel uit van GR Bevelanden die de indicatiestelling voor deze gemeenten uitvoert.

⁹ Mobycon, *Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland*, 27 oktober 2020, p. 7.

4.3.2 Taken Mobiliteitscentrale

De taken zijn op hoofdlijnen goed in beeld gebracht.¹⁰ In 'scenario 2' wordt alle mobiliteit onder één dak gebracht en nemen de Zeeuwse gemeenten en de provincie deel aan de Mobiliteitscentrale. Daarbij worden taken op het gebied van Wmo, leerlingenvervoer, dagbesteding, GGZ-jeugdzorg, de haltetaxi en lijngebonden busvervoer samengebracht. Uit de "Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland" volgt dat taken op de volgende gebieden bij de Mobiliteitscentrale kunnen worden belegd: beleid, ontwikkeling (bijvoorbeeld met de markt ontwikkelen van 'Mobility as a Service' ofwel MaaS), aanbesteding, contractbeheer, ontwikkelverantwoordelijkheid voor zowel het OV-domein als het vraagafhankelijke vervoer.

Meer specifiek gaat het om de volgende taken (die wij voor het gemak hebben onderverdeeld in drie categorieën):

Frontoffice	Midoffice	Backoffice
1. Callcenter taken¹¹ 2. Vervoersloket burgers 3. Klantenservice 4. Tarieven en ticketing 5. Planning en monitoring 6. Multimodaal reisadvies	1. Ontwikkeling dgv en flex 2. Beleidsadvies dgv en ov 3. Lobby en ongevraagd advies 4. Subsidie deelmobiliteit en vrijwilligers 5. Kenniscentrum 6. Pilots living lab 7. Ontwikkeling ov-net	1. Aanbesteding en beheer contracten 2. Budgetbeheer 3. Faciliteren ontwikkeling MaaS 4. Marketing en communicatie 5. ICT inkoop en digitalisering

In ons onderzoek is ook over de taken gesproken die de Mobiliteitscentrale in de toekomst zou kunnen gaan vervullen.

Frontoffice

Allereerst frontoffice-taken. De Mobiliteitscentrale gaat als centraal aanspreekpunt fungeren voor de reiziger. Het idee is dat de reiziger bij de Mobiliteitscentrale terecht kan met vragen van velerlei aard, bijvoorbeeld de vraag hoe hij/zij van A naar B komt. Dit is een belangrijke taak voor veel van de geïnterviewden. Ook kan de Mobiliteitscentrale het centrale aanspreekpunt worden van de Zeeuwse gemeenten en Provincie.

Verder worden communicatie en voorlichting als taken voor de Mobiliteitscentrale genoemd. Denkbaar is dat bijvoorbeeld een wijziging van de dienstregeling in een bepaald gebied door de Mobiliteitscentrale

¹⁰ Mobycon, *Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland*, 27 oktober 2020, p. 9.

¹¹ Hieronder wordt verstaan dat de Mobiliteitscentrale niet alleen als aanspreekpunt voor de reiziger fungeert maar tevens als aanspreekpunt voor gemeenten dan wel de provincie.

gecommuniceerd wordt en dat deze centrale voorlichting geeft over de diverse regelingen ten aanzien van het doelgroepenvervoer.

Ten slotte wordt aan de niet-digitaal vaardige reiziger een telefonische plan- en boekingsmogelijkheid geboden door de Mobiliteitscentrale.¹² Ook dat is een belangrijke taak waarvan bestuurders aangeven dat dit belangrijk is dat dit goed geregeld is.

Mid office

In scenario 2 wordt bij de Mobiliteitscentrale een ontwikkelfunctie belegd, waarmee systemen vanuit verschillende contracten dan wel initiatieven met elkaar kunnen 'ademen'. Een functie die nu beperkt ingevuld is of erg versnipperd over de verschillende overheden verdeeld is en waarop vele bestuurders voordelen verwachten. Dit zal onze inziens in eerste instantie leiden tot extra kosten van de Mobiliteitscentrale. Immers, nu is de ontwikkelfunctie 'versnipperd', in die zin dat gemeenten en regio's deze functie voor het doelgroepenvervoer bezitten terwijl de ontwikkelrol voor het openbaar busvervoer bij de vervoerder is belegd. Dit leidt – met name in krimpregio's en dunbevolkte gebieden tot (onder meer) een rem op innovatie en een reductie van het aanbod.¹³

Beleid wordt ook als taak van de Mobiliteitscentrale gezien. In dit verband wordt evenwel onderkend dat dit een taak betreft waar de centrale 'naartoe moet groeien'. Dat kan bijvoorbeeld om in eerste instantie advies te geven, en pas later te groeien naar een volwaardige beleidsfunctie. Daarmee blijft de mobiliteitscentrale niet alleen een uitvoeringsorganisatie maar wordt het een beleids- en uitvoeringsorganisatie. In ons verdere onderzoek gaan wij ervan uit dat hiermee bedoeld wordt dat de Mobiliteitscentrale een adviesfunctie naar de overheden vervuld. Dat betekent dat we er niet vanuit gaan dat beleid naar de Mobiliteitscentrale wordt gedelegeerd of gemandateerd. Dit is echter nog niet duidelijk uit de stukken¹⁴.

Een taak (of verantwoordelijkheid) waar nog discussie over bestaat is de opbrengstverantwoordelijkheid van de provincie. Nu is de vervoerder van de provinciale concessie daarvoor verantwoordelijk. Het is de vraag of deze verantwoordelijkheid ook bij de Mobiliteitscentrale zou moeten komen te liggen (of niet). Bij het opstellen van de concessie is dit een belangrijk punt om af te wegen. Dit is echter nog een punt van onduidelijkheid.

Back office

De gedacht is dat met de Mobiliteitscentrale kennis, taken en verantwoordelijkheden die nu nog aanwezig verspreid zijn over de gemeenten, provincie en samenwerkingsverbanden, worden gebundeld. In de meest vergaande uitwerking van scenario 2 wordt gewerkt met gedeelde budgetten en bevoegdheden, waarbij beleid, budgetten en bevoegdheden van gemeenten en provincie op het gebied van alle vormen van

¹² Provincie Zeeland, Richtinggevende notitie slimme mobiliteit, 10 november 2020, p. 18.

¹³ Mobycon, *Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland*, 27 oktober 2020, p. 7.

¹⁴ Mobycon, *Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland*, 27 oktober 2020, p. 9.

collectief vervoer in Zeeland worden gestroomlijnd. Veel van de bestuurders uitten in de interviews op dit punt de zorg die zij hadden om 'grip' op de eigen budgetten te verliezen.

Ook de inkoop en contractbeheersing is als taak van de Mobiliteitscentrale genoemd. De Mobiliteitscentrale moet opdrachten (kunnen) verlenen voor vervoerscontracten en op verschillende contracten kunnen sturen. Dit om te kunnen schakelen tussen verschillende vervoerspartijen, de daarmee gesloten contracten optimaal te (kunnen) benutten/in te zetten en deze actief te beheren. Dit vraagt van de Mobiliteitscentrale dat het ook rechtspersoonlijkheid heeft om contracten af te sluiten.

De Mobiliteitscentrale gaat alle data van reizigers – uiteraard binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders – verzamelen en op basis daarvan kan het verschillende taken uitoefenen zoals beleidsadvies (zie hierna) en het op maat adviseren van reizigers (i.e. een goede match van vraag en aanbod). Tezamen met de taak van voertuigmanagement (die ook vaak als mogelijke taak van de Mobiliteitscentrale wordt genoemd), kan door de Mobiliteitscentrale worden gestuurd op een (zo slim mogelijke) gecombineerde inzet van voertuigen. Daarmee kan de Mobiliteitscentrale voorzien in een zekere mate van flexibiliteit in vervoersmogelijkheden op basis van de door de reiziger gestelde vervoersvraag. Dit bevordert tegelijkertijd de mobiliteit binnen de provincie Zeeland. Met name als het voertuigmanagement daaraan wordt toegevoegd. Dit zou betekenen dat de aanbesteding vooral een uitvraag is naar chauffeurs en materieel. De gehele coördinatie komt dan bij de Mobiliteitscentrale te liggen. Bij het opstellen van de concessie is dit een belangrijk punt om af te wegen. Dit onderdeel van de taken vraagt om een nadere uitwerking en duiding.

4.3.3 Overblijvende gemeentelijke taken

Niet alle taken dienen bij een nog op te richten Mobiliteitscentrale te worden belegd. Zo is vaak genoemd dat de indicatiestelling niet bij de Mobiliteitscentrale belegd moet worden, maar bij de gemeente behoort te blijven of een ander samenwerkingsverband. Dit omdat deze taak (te) veel zou samenhangen met andere gemeentelijke opgaven. Ook besluitbevoegdheden dienen in de ogen van veel gemeenten 'in eigen hand' te worden gehouden. Gemeenten hebben vrijwel zonder uitzondering gewezen op het belang van het behoud van grip.

Op deze plaats volstaan wij met de opmerking dat indicatiestelling een van de gemeentelijke instrumenten is om 'grip' te houden op de samenwerking. Ook het bepalen van een eigen bijdrage (al dan niet naar draagkracht) voor het doelgroepenvervoer en het bepalen van een maximumaantal kilometers behoren tot de grip- en sturingsmogelijkheden van de gemeenten. Dit zijn sturingsmogelijkheden die bestuurders willen behouden (zie hierover ook paragraaf 4.3.1.). Gezien de diversiteit van de indicatiestelling vraagt dit om een nadere uitwerking rondom het verder uitwerken van de Mobiliteitscentrale.

4.4 Voorlopige conclusie

Onze conclusie is dat zowel frontoffice (e.g. aanbesteding)-, mid office (ontwikkeling doelgroepenvervoer en flexvervoer)- als backoffice taken (e.g. callcenter) bij de Mobiliteitscentrale zouden kunnen worden belegd. Hierover is evenwel (nog) niet bestuurlijk besloten en dit vraagt om een nadere specificatie van de

betreffende taken en doordenken van de consequenties in de keten. Dit kan betekenen dat bepaalde taken (nog) niet worden belegd bij de Mobiliteitscentrale. Te denken valt aan de beleidsadviesfunctie, opbrengsten verantwoordelijkheid en voertuigenmanagement.

Verder is gebleken dat de taken van de mobiliteitscentrale veel verder gaan dan de huidige operationele taken van de huidige GVZ. De Mobiliteitscentrale krijgt gezien vanuit de verschillende documenten en de door ons gevoerde gesprekken een uiteenlopend takenpakket toebedeeld: van communicatie en voorlichting en beleidsadvies tot ritplanning en inkoop en contractbeheersing. Het betreft een aantal zeer beleidsrijke onderdelen of zaken die aanliggen tegen beleidsrijke taken van de overheden. Dit betekent iets voor de governance en de mate van bestuurlijke betrokkenheid. In onze ogen neemt deze daarmee namelijk toe.

Ten slotte is uit de gesprekken naar voren gekomen dat een aantal besluitvormende bevoegdheden bij de gemeenten dienen te blijven. In dat kader zou de Mobiliteitscentrale de besluitvorming wel kunnen voorbereiden door het verstrekken van beleidsadvies. De besluitvorming blijft echter bij de gemeenten. Ook taken die (te) zeer samenhangen met andere gemeentelijke taken, zoals de indicatiestelling, vinden gemeenten het belangrijk om daar zelf zeggenschap over te houden. Al is het ook zo dat vijf gemeenten dat juist bij GR Bevelanden hebben belegd. Het gaat verder over het bepalen van de eigen bijdrage voor gebruik doelgroepenvervoer en het maximaal aantal reiskilometers voor een WMO geïndiceerd.

5. Belangen, doelstelling en samenwerkingsfilosofie

5.1 Inleiding

Bij het keuzeproces van een samenwerkingsarrangement is het niet alleen van belang om vast te stellen wat de taken zijn waarop partijen willen samenwerken (zie daarover **hoofdstuk 4**), maar is tevens belangrijk om te kijken wat zij in de samenwerking met elkaar willen bereiken. Met andere woorden: wat is hun gezamenlijke handelingsperspectief? Daarover gaat dit hoofdstuk. Op basis van de bestudeerde documenten en de gevoerde gesprekken wordt een beeld geschetst van de publieke belangen die met (de oprichting van) een Mobiliteitscentrale worden nagestreefd.

Voordat wij dat doen, merken wij op dat in verschillende door ons gevoerde gesprekken aandacht is gevraagd voor de verscheidenheid van de verschillende Zeeuwse regio's (zijnde Walcheren, Zeeuws-Vlaanderen en de Oosterschelderegio) en hun unieke karakter. Het is goed om bij lezing van het onderstaande in gedachte te houden dat relatief grotere, centraal gelegen gemeenten een ander belang hebben bij een op te richten Mobiliteitscentrale dan kleinere uitgestrekte en dunbevolkte gemeenten.

5.2 Belangen

Het publiek belang is het in stand houden van de bereikbaarheid, participatie en leefbaarheid binnen de provincie Zeeland, waarbij 'de reiziger' centraal staat. Dit is in verschillende gesprekken benoemd. De leefbaarheid in de Zeeuwse gemeenten moet op peil blijven en de diverse gemeenten moeten bereikbaar zijn (en blijven) en aangesloten zijn op het provinciale en landelijke vervoer. Mogelijkheden van participatie van kwetsbare groepen moet geborgd zijn. In een provincie met enkele stedelijke gebieden en relatief veel uitgestrekte dunbevolkte gebieden is het een grote uitdaging om de bereikbaarheid (ook met OV en doelgroepenvervoer) te realiseren.

5.3 Doelstellingen

'De reiziger centraal', dat is in de kern de doelstelling van de Mobiliteitscentrale. Uit de bestudering van de documenten en de gevoerde gesprekken (b)lijkt het belangrijkste doel van de Mobiliteitscentrale te zijn het belang van de mobiliteit van reizigers in Zeeland. Of dat nou inwoners zijn of toeristen. Reizigers moeten van plek A naar plek B kunnen reizen en zij dienen bij hun vervoersvraag zo veel mogelijk te worden ontzorgd. De Mobiliteitscentrale fungeert in dezen als centraal aanspreekpunt. Een in het verlengde daarvan gelegen belang is namelijk de leefbaarheid.

Met het publiek belang zijn de doelstellingen nauw verweven maar nog niet geoperationaliseerd. Zo is een belangrijke doelstelling dat de Mobiliteitscentrale beter en flexibeler kan inspelen op de veranderende vraag en kan zorgen voor een optimale en maximale aansluiting van vraag en aanbod. Dit is een van de operationele doelstellingen van de Mobiliteitscentrale. Ov is toekomst vast tussen en binnen steden maar voor landelijk

gebied zullen meer vraagafhankelijke alternatieve concepten in de mobiliteitsbehoefte moeten gaan voorzien.^{15 16}

Een andere doelstelling van de Mobiliteitscentrale is het (kunnen) bieden van maatwerkoplossingen en het kunnen bieden van een betrouwbaar vervoerssysteem. Het uitgangspunt dat de reiziger centraal staat, betekent niet alleen dat er wordt ingezet op maatwerk, daar ook dat vervoer flexibel kan worden ingezet. Daarbij kunnen apps (die ook door de Mobiliteitscentrale zouden kunnen worden ontwikkeld, zie hierover paragraaf .) een belangrijke rol spelen. Let wel: omdat het devies van de Mobiliteitscentrale ‘de reiziger centraal’ is, betekent dit ook dat ervoor niet-digitaal vaardige reizigers dan wel anderszins kwetsbare reizigers altijd een passende vervoersoptie beschikbaar is en dat hen -indien nodig- passende ondersteuning wordt geboden.

Het efficiënter en doelmatiger (kunnen) gebruiken van de beschikbare voertuigen en infrastructuur is een andere doelstelling van de op te richten Mobiliteitscentrale (en wordt door veel gemeenten ook benoemd als belangrijke taak van de centrale). Daarbij geldt dat ook deelmobiliteit en vrijwilligersinitiatieven vanuit de Mobiliteitscentrale worden gestimuleerd dan wel gefaciliteerd.

De technologische mogelijkheden nemen nog steeds toe. De doelstelling van de mobiliteitscentrale is om daar vanuit Zeeland ook een goede applicatie voor te bouwen en te beheren. Dit is een doelstelling die gemeenten en de provincie niet afzonderlijk kunnen realiseren, maar samen is dat misschien wel mogelijk. Idealiter zou de schaal echter nog groter zijn dan alleen Zeeland.

Een andere zorg die een aantal bestuurders heeft geventileerd, is de toekomstige beschikbaarheid van het OV in de meer uitgestrekte en dunbevolkte gebieden van Zeeland. Het behouden van vaste structuren vinden bestuurders van deze specifieke gebieden belangrijk voor het realiseren van de bereikbaarheid, participatie en leefbaarheid. De zorg is dat met het flexibel maken van vervoer de vaste lijnen verdwijnen.

Voor de gemeentelijke en de provinciale overheden is het belangrijk om grip te houden op (financiële) middelen. Voor met name de gemeenten zit daar ook wel een belangrijke zorg. Aan de ene kant zien bestuurders de mogelijkheden om met de mobiliteitscentrale het vervoer zo efficiënt mogelijk te organiseren. Aan de andere kant maken verschillende gemeenten zich zorgen over ‘de’ kosten van een mobiliteitscentrale en (het behoud van) grip op de ‘eigen budgetten’. Daarmee wordt bedoeld op die budgetten die door de eigen gemeenten beschikbaar gesteld worden voor het doelgroepenvervoer. Ramingen over de mobiliteitscentrale zijn nog niet opgesteld, en beheersing van de kosten van een organisatie op afstand blijkt vaak voor raden lastig te zijn.

¹⁵ Mobycon, Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland, 27 oktober 2020, p. 17.

¹⁶ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040: “Overstappen naar 2040”, 15 december 2016.

5.4 Samenwerkingsfilosofie

Bij de samenwerkingsfilosofie gaat het om de ideeën die de betrokken partijen hebben ideeën bij de waarden en doelen die zij nastreven met hun samenwerking en bij de strategie die daarbij volgens hen past.

De bestuurders zien allemaal de uitdaging voor de komende jaren om de stap te maken naar 'slimme mobiliteit'. Dat kan niet meer met de verkokerde aanpak van de gemeenten en de provincies. Alleen samen en door de bundeling van krachten, is het mogelijk om te komen tot 'slimme mobiliteit'. Het aanbod wordt daarmee veel meer afgestemd op de vraag naar betaalbare mobiliteit. Dat kan alleen door samenspel van innovatieve technologische systemen en bestaande vervoersvormen (bus, trein, boot). De structuur van grote verbindingen vinden verschillende bestuurders ook belangrijk.

Het bundelen van de bestaande budgetten voor collectief vervoer van provincie en gemeenten en actiever in te spelen op de nieuwe mogelijkheden, is een belangrijke grondlegger voor de samenwerkingsfilosofie om met hetzelfde budget meer kwaliteit voor de reiziger te kunnen bieden. Belangrijk is dat dit op een adequate manier geborgd moet worden. Bestuurders maken zich zorgen over hun 'grip op deze budgetten en de beheersbaarheid van de budgetten.

5.5 Voorlopige conclusie

Een goed ingerichte samenwerking is volgend op de vraag, waarom partijen in essentie met elkaar willen samenwerken. Daarom is in dit hoofdstuk uiteengezet welke belangen de betrokken partijen (gemeenten, provincies) hebben bij de Mobiliteitscentrale. De breed gedragen bestuurlijke wens is om de deelbelangen van provincie (ten aanzien van het openbaar vervoer) en gemeenten (ten aanzien van het doelgroepenvervoer) als het ware 'samen te smelten' en het gezamenlijke publieke belang voorop te stellen. Op hoofdlijnen is deze er wel, maar er zitten nog belangrijke zorgen en aandachtspunten die wel moeten worden opgelost.

De bestuurders zien allemaal de uitdaging voor de komende jaren om de stap te maken naar 'slimme mobiliteit'. Dat kan niet meer met de verkokerde aanpak van de gemeenten en de provincies. Alleen samen en door de bundeling van krachten, is het mogelijk om te komen tot 'slimme mobiliteit'.

Het publiek belang is het in stand houden van de bereikbaarheid, participatie en leefbaarheid binnen de provincie Zeeland, waarbij 'de reiziger' centraal staat. Dit is waar overheden een gezamenlijk handelingsperspectief zien. Afzonderlijke overheden kunnen dit publieke belang niet zonder meer alleen realiseren. Daarvoor is samenwerking nodig. De mobiliteitscentrale vervult bij het realiseren van dit publieke belang een essentiële rol. De grip op 'de' kosten en op de 'eigen budgetten' zijn hier nog een belangrijke zorg en tevens aandachtspunt.

Een ander punt van zorg zit het afnemen van de vaste structuren van het OV. Verschillende bestuurders hebben aangegeven dat deze vaste structuren ook in de uitgestrekte en dunbevolkte gebieden van Zeeland behouden moeten blijven.

6. Governance Mobiliteitscentrale

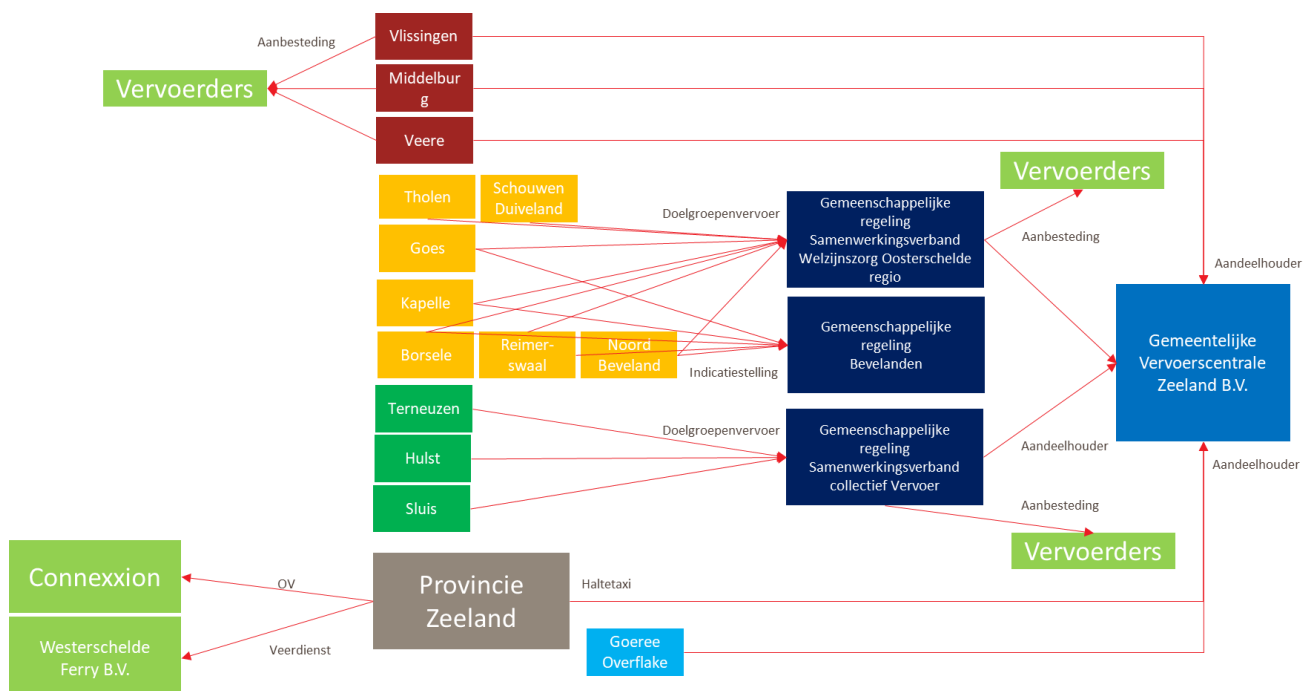
6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de belangrijkste aspecten voor de governance opgenomen. Als eerste kijken wij naar de huidige governance van de mobiliteitstaken. Dit is een vrij complexe aangelegenheid die historisch zo gegroeid is. Verder presenteren we de aspecten die van belang zijn voor de toekomstige governance.

6.2 Huidige governance

Waar in het verleden de ritaanname, boeken en plannen van het doelgroepenvervoer door de concessiehouder werd gedaan, wordt dat inmiddels voor alle gemeenten door de GVZ uitgevoerd. Soms worden deze taken door een overheid direct bij GVZ belegd, maar door het merendeel van de gemeenten wordt dat door tussenkomst van een gemeenschappelijke regeling bij de GVZ belegd. Dat betreft het Samenwerkingsverband Welzijnszorg Oosterschelde Regio (SWVO) of het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen (CVV). Vijf van de zeven gemeenten van SWVO maken ook onderdeel uit van GR-Bevelanden (Goes, Kapelle, Borsele, Reimerswaal en Noor-Beveland). De GR-Beveland voert voor deze vijf gemeenten de taak van indicatiestelling uit. De overige gemeenten (Tholen en Schouwen-Duiveland, Vlissingen, Middelburg en Veere) doen dat zelfstandig.

Hieronder is schematisch weergegeven op welke wijze de taken worden uitgevoerd.



Voor de volledigheid vermelden wij hieronder nog een korte toelichting op de verschillende samenwerkingsverbanden.

- **Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland** (hierna ook: GVZ): de GVZ is een besloten vennootschap (BV), waarvan twee gemeenschappelijke regelingen (SWVO, CVV), drie gemeenten en de provincie Zeeland aandeelhouder zijn. Deze centrale, is de operationele regievoerder voor al het gemeentelijke doelgroepenvervoer in Zeeland en Goeree Overflakkee (provincie Zuid-Holland) en het kleinschalig vraagafhankelijk vervoer (de haltetaxi) in de provincie.¹⁷ De GVZ is – zoals beschreven – verantwoordelijk voor de operationele regietaken (ritaannamen, boeken en plannen) van het doelgroepenvervoer en de haltetaxi. De GVZ heeft thans geen beleidstaken en de verantwoordelijkheid voor inkoop en aanbestedingen is decentraal belegd.¹⁸
- Het **Samenwerkingsverband Welzijnzorg Oosterschelderegio (SWVO)** is een zogenoemd openbaar lichaam op basis van een gemeenschappelijke regeling, welke is gesloten tussen de gemeenten Borsele, Goes, Kapelle, Noord-Beveland, Reimerswaal, Schouwen-Duiveland en Tholen. Het SWVO voert taken uit binnen het sociaal domein, en is (onder meer) verantwoordelijk voor het vraagafhankelijk vervoer, leerlingenvervoer, Jeugdzorg en voor het Wmo-vervoer.
- Het **samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen** (CVV) is een openbaar lichaam op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen tussen de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen en is verantwoordelijk voor het vraagafhankelijk vervoer, leerlingenvervoer, Jeugdzorg en voor het Wmo-vervoer.
- **Gemeenschappelijke regeling De Bevelanden** is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Borsele, Goes, Kapelle, Noord-Beveland en Reimerswaal op het gebied van (onder meer) Werk, Inkomen en Zorgbeleid. De afdeling Werk, Inkomen en Zorg (WIZ) van GR De Bevelanden verzorgt de indicatiestelling voor gemeenten. Een inwoner meldt zich daarvoor bij GR De Bevelanden indien er een vervoersprobleem is en geen gebruik kan worden gemaakt van het openbaar vervoer.
- Voor de volledigheid benoemen wij nog de **Westerschelde Ferry B.V.** De Westerschelde Ferry BV exploiteert in opdracht van de Provincie Zeeland de veerdienst Vlissingen-Breskens.

Voor het vervolg is het belangrijk dat bekeken wordt wat de consequenties van een Mobiliteitscentrale zijn voor de verschillende samenwerkingsverbanden, de gemeenten en de GVZ. Gezien de complexiteit is dit complexe puzzel die gelegd moet worden.

6.3 Governance en sturing

6.3.1 Beleid of beleidsadvies

Voor de Mobiliteitscentrale is het verder belangrijk dat de beleidsverschillen tussen de verschillende gemeenten niet te groot zijn en dat er niet te veel absolute verschillen in het beleid zijn. In de nieuwe governance van de Mobiliteitscentrale moet er daarom aandacht zijn voor het harmoniseren van beleid

¹⁷ Mobycon, Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland, 27 oktober 2020, p. 23.

¹⁸ Mobycon, Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland, 27 oktober 2020, p. 9.

zonder dat de *couleur locale* in gevaar komt. De cruciale politieke beslissingen zoals indicatiestelling, hoogte van eigen bijdrage en hoogte van maximaal aantal kilometers moeten door de desbetreffende gemeenten kunnen blijven worden genomen. Wel moet voorkomen worden dat deelnemers ander beleid vaststellen waarmee de uitvoering door de Mobiliteitscentrale niet op een effectieve en efficiënte wijze kan worden georganiseerd. Telkens moeten bestuurders daar oog voor hebben.

Hiervoor is het van belang dat er in de governance van de Mobiliteitscentrale opgenomen wordt dat er jaarlijks een beleidsagenda wordt opgesteld. Dit dient door het bestuur vastgesteld te worden en door de Mobiliteitscentrale samen met de deelnemers te worden uitgevoerd. Doel van het bestuur zou daarbij moeten zijn om te komen tot zoveel als mogelijk eenduidigheid en harmonisatie.

Het vaststellen van beleid blijft wel bij de gemeenten en de provincie liggen. Het is voor de overheden een belangrijke manier om 'grip' houden op budgetten en de uitvoering.

6.3.2 Grip op budget

In de gesprekken met de bestuurders is relatief veel gesproken over grip op het budget van de Mobiliteitscentrale. Wij maken hier onderscheidt tussen de vervoersbudgetten voor het vervoer (1) de budgetten voor de organisatie van de Mobiliteitscentrale (2) en opbrengstverantwoordelijkheid (3).

Voor de beheersing van de vervoerskosten (1) is het belangrijk dat de gemeenten het liefst zelf de indicatiestelling blijven doen of dat door een andere organisatie laten doen. Dit is aan de ene kant belangrijk voor de samenhang die de indicatiestelling heeft met andere gemeentelijke taken maar ook om grip te houden op de toegang. Het is ook belangrijk dat dit onafhankelijk gebeurt van de uitvoering. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeenten zelf besluiten over de hoogte van de eigen bijdrage en eventueel een maximaal aantal kilometers per geïndiceerde. Het betreft politieke keuzes waarmee de vervoerskosten van het doelgroepenvervoer beheerst kunnen worden.

Voor de beheersing van de organisatiekosten (2) van de Mobiliteitscentrale stelt de organisatie jaarlijks een begroting en een jaarrekening op. Afhankelijk van de rechtsvorm hebben de gemeenten en de provincie daar meer of minder grip op. Aan de voorkant is het belangrijk om een bepaalde verdeelsleutel van de organisatie kosten naar de gemeenten en de provincie. En dat daarover overeenstemming bestaat.

De opbrengstverantwoordelijkheid (3) ligt bij de provincie in de huidige concessie bij de vervoerder. Voor gemeenten ligt deze bij het doelgroepenvervoer bij de individuele gemeenten zelf. Voor een optimale uitvoering van de taken is gesproken over het toebedelen van de taak van opbrengstverantwoordelijkheid aan de Mobiliteitscentrale. Het betreft een aan het OV gerelateerde opbrengst waarvan het belangrijk is dat deze verantwoordelijkheid ook bij de provincie blijft. Door het onder te brengen bij de Mobiliteitscentrale is het ook mogelijk om er zicht en mogelijk 'grip' op te krijgen.

6.3.3 Aanbesteding

Het belangrijkste contract voor de mobiliteitscentrale is de aanbesteding van het doelgroepenvervoer en de concessie voor het OV. Het is van belang dat de aanbesteding (met mogelijk allerlei percelen) voor de gehele provincie wordt gedaan. Dit geeft mogelijkheden om zo goed mogelijke prijs/kwaliteitsverhouding te krijgen.

De Mobiliteitscentrale stelt hiervoor in nauw overleg met de deelnemers een programma van eisen op. Het is van belang dat dit programma van eisen in het bestuur van de Mobiliteitscentrale vastgesteld wordt, eventueel met bijvoorbeeld zienswijzen van colleges van B&W.

6.3.4 Klankbordgroep

Mobiliteit is een belangrijk thema voor Zeeland maar er zijn belangrijke verschillen waarmee rekening moet worden gehouden in de governance.

Qua mobiliteit kan de provincie worden opgedeeld in de regio's van Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, Oosterschelde Regio. Het is voor de betrokkenheid bij de Mobiliteitscentrale van belang dat tenminste periodieke ambtelijke afstemming juist op het niveau van de regio's plaatsvindt.

Om daarop sturing te kunnen geven is het belangrijk dat periodiek afstemming tussen de gemeenten en de provincie plaatsvindt. Het betreft beleidsmatige afstemming op mobiliteitsvraagstukken - om te komen tot de optimale mix van vervoer in de regio's - afstemming tussen het doelgroepenvervoer en het collectieve OV en programma van eisen voor aanbesteding en concessie. Doordat de provincie aan alle drie de regio's deelneemt, is de integraliteit geborgd. Dit kan in de vorm van een klankbordgroep per regio.

6.3.5 Dienstverleningsovereenkomst

Voor de uitvoering van de taken door de Mobiliteitscentrale wordt met elke deelnemer voor de opdrachtverlening een dienstverleningsovereenkomst afgesloten. In deze overeenkomst staat welke taken worden uitgevoerd voor de betreffende gemeente en provincie. Jaarlijks wordt gekeken naar de verwachte afname.

6.4 Voorlopige conclusie

Mobiliteit is qua operationele uitvoering via GVZ eenduidig in Zeeland georganiseerd. De beleids- en ontwikkelfunctie is daarentegen zeer verschillend georganiseerd, sommige overheden doen het zelf anderen doen dat in een samenwerking. Verder is de indicatiestelling (toegang tot het doelgroepenvervoer) door enkele gemeenten bij een samenwerkingsverband ondergebracht terwijl andere gemeenten dat zelf doen. Al met al is dit gedeelte van de mobiliteitstaken daardoor nog zeer versnipperd georganiseerd. Er is dan ook nog geen sprake van een eenduidige aansturing.

Onderdelen die van belang zijn in de governance van de Mobiliteitscentrale zijn: eenduidig beleid versus couleur locale, regionale klankbordgroepen, grip op de echte knoppen van de uitvoeringskosten en de Mobiliteitscentrale, gezamenlijke aanbestedingen om gebruik te maken van de schaal en individuele afspraken in een dienstverleningsovereenkomst.

7. Samenwerkingsvorm en rechtsvormen

7.1 Inleiding

Samenwerkings-/rechtsvormen zijn volgend op de vraag op welke partijen c.q. samenwerkingspartners (zijnde de Zeeuwse gemeenten, de provincie en de overige vervoerspartijen) tezamen voor het gemak zullen aanduiden als partijen dan wel samenwerkingspartners) met elkaar willen samenwerken, om welk belang het gaat en wat partijen in die samenwerking met elkaar willen bereiken (doelstellingen als doelmatigheid, kwaliteit, toekomstbestendig). De resultaten daarvan zijn in de vorige hoofdstukken opgenomen.

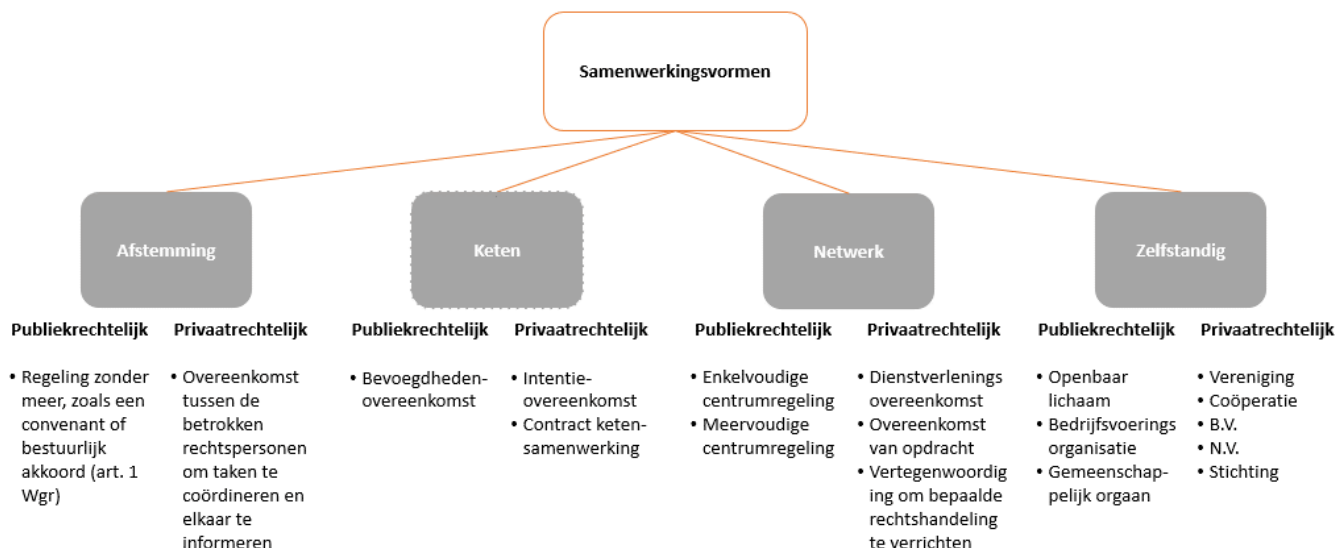
Het gesprek over de taken, belangen en doelen moet eerst consensus opleveren alvorens een zinvol gesprek over de vormgeving van de samenwerking te kunnen voeren. Overigens geldt dat de aard van de in de samenwerking betrokken (wettelijke of autonome) taken en de wijze waarop deze aan het samenwerkingsverband zijn op- of overgedragen, bepalend kunnen zijn voor de vorm van de samenwerking in de zin dat bepaalde vormen zijn voorgeschreven of uitgesloten. Nadat de regionale mobiliteitsstrategie is vastgesteld kan dit verder worden uitgewerkt.

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de mogelijke samenwerkingsvorm en rechtsvorm die past bij de taken, de belangen, doelen en samenwerkingsfilosofie.

7.2 Samenwerkingsvormen en rechtsvormen

Geabstraheerd van de taken die worden ingebracht zijn er qua samenwerkingsvormen op hoofdlijnen vier keuzemogelijkheden die te maken hebben met de vraag naar de gewenste intensiteit van de samenwerking. Deze zijn in onderstaand overzicht kort samengevat. Bij alle vier de samenwerkingsvormen is zowel een publiekrechtelijke als een privaatrechtelijke variant denkbaar.

Voor de geduide samenwerkingsvormen kunnen telkens verschillende rechtsvormen worden gebruikt. In onderstaand overzicht staan de verschillende mogelijkheden.¹⁹



In de samenwerkingsvorm **'Afstemming'** worden geen taken (of beleid en beslissingsbevoegdheid) uitgewisseld of op- of overgedragen. Het gaat in deze vorm in de regel om het afstemmen van standpunten over beleidsvraagstukken, waarbij een gemeenschappelijk belang speelt. Bij een **'Ketensamenwerking'** borgen samenwerkingspartners in een keten de samenhang c.q. wederzijdse afhankelijkheid tussen hun taakuitvoering of bij hun aanpak van een opgave.

In de **'Netwerkconstructie'** voert één samenwerkingspartner mede voor de andere samenwerkingspartners taken uit, die zelf verantwoordelijk blijven voor de opdracht en het resultaat. Dat betekent dat de samenwerkingspartners samenwerken zonder dat een nieuw orgaan of lichaam wordt ingesteld. Bij een netwerkconstructie kan het bijvoorbeeld ook gaan om dienstverleningsovereenkomsten die tussen gemeenten en provincie gesloten worden.

Ten slotte is de oprichting van een **'Zelfstandige organisatie'** denkbaar, waarbij één (of meer) (nieuwe) organisatie(s) de taak voor de samenwerkende partijen uitvoert en die aan het bestuurlijk, maatschappelijk en/of economisch verkeer kan deelnemen. Vertaling naar de Mobiliteitscentrale

7.2.1 Netwerksamenwerking of zelfstandige organisatie?

Binnen de samenwerkingsvormen, is zowel een netwerksamenwerking als een zelfstandige organisatie mogelijk. Onzes inziens verdient in dit kader de zelfstandige organisatie de voorkeur, boven een netwerksamenwerking. Wij lichten toe waarom.

¹⁹ Schema uit BZK/VvG, Grip op regionale samenwerking, p. 17.

De bestuurders beogen met de Mobiliteitscentrale dat het samenwerkingsverband stevig wordt vormgegeven en zelfstandig kan deelnemen aan het economisch verkeer, kan optreden als opdrachtgever naar derden en daarmee contracten kan sluiten en de werkgeversrol kan vervullen ten aanzien van medewerkers. Deze bedoeling vereist dat het samenwerkingsverband rechtspersoonlijkheid heeft. Daarmee valt de vorm **'Afstemming'** af. Omdat de partners niet functioneren in een keten met wederzijdse afhankelijkheden voor hun taakuitvoering is de vorm van een **'Ketenorganisatie'** geen logische keus.

Vanwege de beoogde stevigheid van de (vormgeving van de) samenwerking (bijvoorbeeld gelet op de bij de Mobiliteitscentrale onder te brengen taken) en het belang dat wordt gehecht aan een gedeeld eigenaarschap is de **'Netwerkconstructie'** een minder geschikte vorm. In een netwerkconstructie vindt geen gebundelde uitvoering op één plek plaats, wat eenduidige sturing bemoeilijkt en het eigenaarschap diffuus maakt. Dit terwijl adequate sturing op de Mobiliteitscentrale juist als belangrijk element uit de gevoerde gesprekken naar voren komt. Dan resteert de vorm van een **'Zelfstandige organisatie'**, die de werkgeversrol kan vervullen en aan het economisch verkeer kan deelnemen.

7.2.2 Publiekrechtelijke of privaatrechtelijke variant?

Binnen de samenwerkingsvorm van een zelfstandige organisatie, is zowel een privaatrechtelijke als een publiekrechtelijke variant mogelijk. Onzes inziens verdient in dit kader de publiekrechtelijke variant de voorkeur, boven een privaatrechtelijke variant. Wij lichten toe waarom.

De samenwerking van de Mobiliteitscentrale richt zich in dit geval op wettelijke (dan wel beleidsrijke) taken. Dit is een belangrijk criterium voor gemeenten en provincie bij het vormgeven van een samenwerking. Dat moet, ingeval sprake is van een wettelijke taak, in een publieke vorm georganiseerd worden en voor beleidsrijke taken wordt dat vanuit politiek-bestuurlijke overwegingen meestal ook wenselijk gevonden. Om die reden verdient de keuze voor een publieke rechtsvorm de voorkeur.

Ook om andere redenen verdient een publiekrechtelijke variant (meer specifiek een openbaar lichaam dan wel een bedrijfsvoeringsorganisatie) de voorkeur boven een privaatrechtelijke variant en wel omdat bij het langlopen van varianten in laatstgenoemde categorie weinig opties resteren. Indien publieke waarden en democratische legitimiteit geborgd belangrijk wordt gevonden valt in de categorie 'Zelfstandige organisatie' – privaat de stichtingsvorm af. Een stichting kent geen eigenaren en dus is de zeggenschap van de colleges en raden en gedeputeerde staten en provinciale staten niet te borgen.

Gezien hetgeen de gemeenten en de provincie met de samenwerking beogen, lijken de NV en BV ook niet voor de hand liggend gezien het op winst gerichte karakter ervan. Winst kan een bijkomstig gevolg zijn van de Mobiliteitscentrale maar mag in het kader van de kwetsbare doelgroep vanuit de overheid geen doelstelling *an sich* zijn (zie hierover ook paragraaf 4.2). Bovendien heeft de directie in een NV of BV bij wet geregelde zelfstandige bevoegdheden, waardoor de invloed van de 'oprichtende organisaties' (als aandeelhouder) in de praktijk beperkt zal zijn.

De vereniging valt af omdat deze bij uitstek bedoeld is voor lidmaatschap van natuurlijke personen en deze zich richt op het realiseren van een ideëel doel. Daar lijkt hiervan geen sprake. De verbijzondering daarvan, de coöperatieve vereniging (ook wel de coöperatie genoemd en de enige die na wegstreping van de privaatrechtelijke varianten overblijft), richt zich op het realiseren van een bepaald stoffelijk doel; daar is wel sprake van.

De coöperatie is een privaatrechtelijke rechtspersoon, en een bijzondere vorm van de vereniging. Het wezenlijke verschil tussen een 'gewone' vereniging en een coöperatie (ook wel coöperatieve vereniging genoemd) is dat de coöperatie voorziet in stoffelijke behoeften van de leden en winstuitkeringen aan de leden kan doen. Deze vorm borgt het eigenaarschap, invloed en zeggenschap en is flexibel qua toetreding van publieke en private partijen. Het geeft regelruimte bij de inrichting al zijn er wettelijk wel twee organen (ledenvergadering en bestuur). Dat laatste kan zwaar gevonden worden voor de beoogde samenwerking, maar is juist ook de waarborg dat de partners grip en invloed houden op de samenwerking. De samenstelling van deze organen is vrij; gemeenten en de provincie kunnen zich ook ambtelijk laten vertegenwoordigen. In een coöperatievorm hebben alle partijen eenzelfde stem, ongeacht grootte.

7.2.3 Openbaar lichaam, bedrijfsvoeringsorganisatie of gemeenschappelijk orgaan

Binnen de publiekrechtelijke variant van een zelfstandige organisatie, is zowel een openbaar lichaam (artikel 8 lid 1 Wgr) als een bedrijfsvoeringsorganisatie (artikel 8 lid 3 Wgr) mogelijk.²⁰ Onzes inziens verdient in dit kader het openbaar lichaam de voorkeur.

De bedrijfsvoeringsorganisatie kan naar ons oordeel goed verdedigbaar zijn als rechtsvorm voor de uitvoerende taken van de Mobiliteitscentrale. Deze bedrijfsvoeringsorganisatie bezit rechtspersoonlijkheid en wordt doorgaans ervaren als een 'minder zware bestuursvorm' (minder bestuurlijke drukte dus). Wel geldt dat een dergelijke organisatie zich voornamelijk richt op de uitvoering van uitvoeringstaken; er kunnen geen beleidsrijke taken bij een bedrijfsvoeringsorganisatie worden belegd of taken die naar hun aard veel bestuurlijke sturing en controle vragen en waarbij beleidsmatige keuzes worden gevraagd. In scenario 2 is dit wel het geval, daarom valt deze variant af.

Dan resteert aldus het openbaar lichaam als samenwerkingsvorm. Het betreft 'de zwaarste variant' van de publiekrechtelijke samenwerking. In tegenstelling tot een gemeenschappelijk orgaan, heeft een openbaar lichaam (net als de bedrijfsvoeringsorganisatie) wel rechtspersoonlijkheid. Het kan dus zelfstandig in het maatschappelijk verkeer optreden. Het feit dat een openbaar lichaam een publiekrechtelijke rechtspersoon is, betekent onder meer dat het eigen personeel in dienst kan nemen en zelfstandig voor eigen rekening rechtshandelingen kan verrichten. De deelnemende gemeenten en provincie kunnen krachtens de gemeenschappelijke regeling bevoegdheden van regeling en bestuur overdragen aan het gemeenschappelijk

²⁰ Ook kan voor een gemeenschappelijk orgaan (artikel 8 lid 1 Wgr) worden gekozen. Een gemeenschappelijk orgaan bezit geen rechtspersoonlijkheid en kan dus bijvoorbeeld geen opdrachten geven of contracteren met de uitvoeringsorganisatie die het beheer en onderhoud uitvoert en zij kan ook geen eigen personeel in dienst nemen. Om die reden valt deze variant af.

orgaan. Dat geldt bijvoorbeeld voor de beleidsrijke taken of het beleidstaken, al zal dat mogelijk zeker in het begin 'slechts' een adviesfunctie op beleid zijn. In de praktijk wordt een openbaar lichaam vooral gebruikt voor beleidsrijke uitvoerende taken en ook wel taken ter beleidsvoorbereiding.

In een gemeenschappelijke regeling kan de stemverhouding op verschillende wijzen worden vastgelegd. Zo kan worden gedifferentieerd naar het aantal leden, dat door de raden van de deelnemende gemeenten wordt aangewezen, kan aan bepaalde leden, die zijn aangewezen door de raden van bepaalde deelnemende gemeenten, meervoudig stemrecht worden toegekend en kan in de gemeenschappelijke regeling kan worden bepaald dat voor sommige besluiten een gekwalificeerde meerderheid nodig is. Zo bezien, zou een publiekrechtelijke variant meer recht kunnen doen aan de (grootte) verschillen tussen de verschillende gemeenten, bijvoorbeeld door in de GR op te nemen dat bepaalde besluiten plaatsvinden bij unanimititeit, twee- derde meerderheid of gewone meerderheid. Ook zou kunnen worden gekozen voor een meerderheid in stemgewicht in combinatie met een minimumaantal instemmende gemeenten (waardoor de kleinere gemeenten gezamenlijk gewicht in de schaal bij besluitvorming leggen). Dit maakt dat deze vorm zo goed toepasbaar is. Het is echter wel maatwerk.

7.2.4 Aanbestedingsrechtelijke aspecten

Bij de vormgeving van samenwerking(safspraken) kunnen vragen ontstaan over de aanbestedingsplicht van de samenwerking. Omdat nu (nog) geen definitieve keuze is gemaakt omtrent de definitieve samenwerkingsvorm van de Mobiliteitscentrale, kunnen hier op voorhand wel algemene uitspraken worden gedaan over het aanbestedingsvraagstuk. Daarbij wordt specifiek aandacht besteedt aan de vraag hoe de samenwerking kan worden vormgegeven zonder dat een aanbestedingsplicht geschonden wordt.

In dit geval is voor gemeenten voornamelijk art. 2.24b (quasi-inbesteding) Aanbestedingswet van belang. Zo bepaalt artikel 2.24b dat er geen (Europese) aanbestedingsplicht bestaat voor overheids- en concessieopdrachten die door een aanbestedende dienst aan een andere rechtspersoon worden gegund indien: de aanbestedende dienst op de betrokken rechtspersoon toezicht uitoefent zoals op zijn eigen diensten (toezicht-criterium, toezicht mag door meerdere partijen worden uitgeoefend),²¹ deze rechtspersoon het merendeel, meer dan 80%, van zijn werkzaamheden verricht in de vorm van taken die hem zijn toegewezen door de controlerende aanbestedende dienst (merendeel-criterium) en er – eventuele wettelijke uitzonderingen daargelaten – geen directe participatie van privékapitaal is in de gecontroleerde rechtspersoon (privékapitaal-criterium). Een geslaagd beroep op deze uitzonderingsgrond is naar onze inschatting mogelijk, mits bij (de oprichting van) de Mobiliteitscentrale nagedacht wordt over de concrete invulling van de toezicht- en merendeelcriteria.

²¹ Voor de volledigheid: Het maakt voor toepassing van het aanbestedingsrecht niet uit of de gecontroleerde entiteit, aan wie overheidsopdrachten worden verleend, een GR (met openbaar lichaam) of een BV is.

7.3 Voorlopige conclusie

Binnen de samenwerkingsvormen is een zelfstandige organisatie een logische uitwerking. Hierin is zowel een privaatrechtelijke als een publiekrechtelijke variant mogelijk. Onzes inziens verdient in dit kader de publiekrechtelijke variant de voorkeur, boven een privaatrechtelijke variant.

De samenwerking van de Mobiliteitscentrale richt zich in dit geval op wettelijke (dan wel beleidsrijke) taken. Dit is een belangrijk criterium voor gemeenten en provincie bij het vormgeven van een samenwerking. Dat moet, ingeval sprake is van een wettelijke taak, in een publieke vorm georganiseerd worden en voor beleidsrijke taken wordt dat vanuit politiek-bestuurlijke overwegingen meestal ook wenselijk gevonden. Om die reden verdient de keuze voor een publieke rechtsvorm de voorkeur.

Binnen de publiekrechtelijke variant van een zelfstandige organisatie, is zowel een openbaar lichaam (artikel 8 lid 1 Wgr) als een bedrijfsvoeringsorganisatie (artikel 8 lid 3 Wgr) mogelijk. Onzes inziens verdient in dit kader het openbaar lichaam de voorkeur.

De bedrijfsvoeringsorganisatie kan naar ons oordeel goed verdedigbaar zijn als rechtsvorm voor de uitvoerende taken van de Mobiliteitscentrale. Een dergelijke organisatie dient zich dan voornamelijk te richten op de uitvoering van uitvoeringstaken; er kunnen geen beleidsrijke taken bij een bedrijfsvoeringsorganisatie worden belegd of taken die naar hun aard veel bestuurlijke sturing en controle vragen en waarbij beleidsmatige keuzes worden gevraagd. In scenario 2 is dit wel het geval, daarom valt deze variant af.

Het openbaar lichaam is als samenwerkingsvorm 'de zwaarste variant' van de publiekrechtelijke samenwerking. Het heeft rechtspersoonlijkheid. Het kan dus zelfstandig in het maatschappelijk verkeer optreden. De deelnemende gemeenten en provincie kunnen krachtens de gemeenschappelijke regeling bevoegdheden van regeling en bestuur overdragen aan het gemeenschappelijk orgaan. Dat geldt bijvoorbeeld voor de beleidsrijke taken of het beleidstaken, al zal dat mogelijk zeker in het begin 'slechts' een adviesfunctie op beleid zijn. In de praktijk wordt een openbaar lichaam vooral gebruikt voor beleidsrijke uitvoerende taken en ook wel taken ter beleidsvoorbereiding.

8. Conclusies en advies

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beantwoorden we de hoofdvraag en de deelvragen van ons onderzoek. Vervolgens hebben wij een kort advies opgenomen voor het vervolgtraject.

8.2 Hoofdvraag

Aan ons is de volgende vraag gesteld:

In welke juridische vorm kan het samenwerkingsverband - waarin door gemeenten en provincie ontwikkeltaken op mobiliteitsgebied kunnen worden belegd - worden 'gegoten' waarvoor ook bestuurlijk draagvlak is en welke governance is daarbij het meest passend?

De samenwerking van de Mobiliteitscentrale richt zich in dit geval op wettelijke (dan wel beleidsrijke) taken. Dit is een belangrijk criterium voor gemeenten en provincie bij het vormgeven van een samenwerking. Dat moet, ingeval sprake is van een wettelijke taak, in een publieke vorm georganiseerd worden en voor beleidsrijke taken wordt dat vanuit politiek-bestuurlijke overwegingen meestal ook wenselijk gevonden. Om die reden verdient de keuze voor een publieke rechtsvorm de voorkeur.

Het openbaar lichaam is volgens ons de meest aangewezen samenwerkingsvorm. Het betreft 'de zwaarste variant' van de publiekrechtelijke samenwerking. Het heeft rechtspersoonlijkheid voor het aangaan van contracten. Het kan dus zelfstandig in het maatschappelijk verkeer optreden. De deelnemende gemeenten en provincie kunnen krachtens de gemeenschappelijke regeling bevoegdheden van regeling en bestuur overdragen aan het gemeenschappelijk orgaan. Dat geldt bijvoorbeeld voor de beleidsrijke taken of het beleidstaken, al zal dat mogelijk zeker in het begin 'slechts' een adviesfunctie op beleid zijn. In de praktijk wordt een openbaar lichaam vooral gebruikt voor beleidsrijke uitvoerende taken en ook wel taken ter beleidsvoorbereiding.

8.3 Deelvragen

8.3.1 Welke taken zouden bij de Mobiliteitscentrale Zeeland kunnen worden ondergebracht en waarom? In hoeverre stelt de wetgever eisen aan de juridische vorm? In hoeverre verschillen deze taken van de huidige taken die bij de GVZ zijn ondergebracht?

Onze conclusie is dat zowel frontoffice (e.g. aanbesteding)-, mid office (ontwikkeling doelgroepenvervoer en flexvervoer)- als backoffice taken (e.g. callcenter) bij de Mobiliteitscentrale zouden kunnen worden belegd. Hierover is evenwel (nog) niet bestuurlijk besloten en sommige taken moeten in hun aard nog verder worden doordacht. Dit kan betekenen dat bepaalde taken (nog) niet worden belegd bij de Mobiliteitscentrale. Te denken valt aan de beleidsadviesfunctie, opbrengsten verantwoordelijkheid en voertuigenmanagement.

Verder is gebleken dat de taken van de mobiliteitscentrale veel verder gaan dan de operationele taken van de huidige GVZ. De Mobiliteitscentrale krijgt gezien vanuit de verschillende documenten en de door ons gevoerde gesprekken een uiteenlopend takenpakket toebedeeld: van communicatie en voorlichting en beleidsadvies tot ritplanning en inkoop en contractbeheersing. Het betreft een aantal zeer beleidsrijke onderdelen of zaken die aanliggen tegen beleidsrijke taken van de overheden. Dit betekent iets voor de governance en de mate van bestuurlijke betrokkenheid.

Ten slotte is uit de gesprekken naar voren gekomen dat een aantal besluitvormende bevoegdheden bij de gemeenten dienen te blijven. In dat kader zou de Mobiliteitscentrale de besluitvorming wel kunnen voorbereiden door het verstrekken van beleidsadvies. De besluitvorming blijft echter bij de gemeenten. Ook taken die (te) zeer samenhangen met andere gemeentelijke taken, zoals de indicatiestelling, vinden gemeenten het belangrijk om daar zelf zeggenschap over te houden. Het gaat verder over het bepalen van de eigen bijdrage voor gebruik doelgroepenvervoer en het maximaal aantal reiskilometers voor een WMO geïndiceerd.

8.3.2 Wat is het publieke belang dat de Mobiliteitscentrale moet dienen? Welk concrete belangen dient de Mobiliteitscentrale voor de beoogde bestuurlijke deelnemers?

De bestuurders zien allemaal de uitdaging voor de komende jaren om de stap te maken naar 'slimme mobiliteit'. Dat kan niet meer met de verkokerde aanpak van de gemeenten en de provincies. Alleen samen en door de bundeling van krachten, is het mogelijk om te komen tot 'slimme mobiliteit'.

Het publiek belang is het in stand houden van de bereikbaarheid, participatie en leefbaarheid binnen de provincie Zeeland, waarbij 'de reiziger' centraal staat. Dit is waar overheden een gezamenlijk handelingsperspectief zien maar dit is nog niet samen vastgesteld. Afzonderlijke overheden kunnen dit publieke belang niet zonder meer alleen realiseren. Daarvoor is samenwerking nodig. De mobiliteitscentrale vervult bij het realiseren van dit publieke belang een essentiële rol. De grip op 'de' kosten en op de 'eigen budgetten' zijn hier nog een belangrijke zorg en tevens aandachtspunt.

Een ander punt van zorg zit het afnemen van de vaste structuren van het OV. Verschillende bestuurders hebben aangegeven dat deze vaste structuren ook in de uitgestrekte en dunbevolkte gebieden van Zeeland behouden moeten blijven. Dit is genoemd, maar nog niet onderling opgelost.

8.3.3 Welke concrete doelstellingen hebben de beoogde bestuurlijke deelnemers met de Mobiliteitscentrale?

Hele concrete doelstellingen hebben de deelnemers nog niet. Dat is in deze fase misschien ook niet zo'n probleem. Het vraagt in het vervolg wel dat er aandacht komt voor de doelstellingen die overheden met een samenwerking hebben.

8.3.4 Hoe ziet de samenwerkingsfilosofie eruit?

De bestuurders zien allemaal de uitdaging voor de komende jaren om de stap te maken naar 'slimme mobiliteit'. Dat kan niet meer met de verkokerde aanpak van de gemeenten en de provincies. Alleen samen

en door de bundeling van krachten, is het mogelijk om te komen tot 'slimme mobiliteit'. Het aanbod wordt daarmee veel meer afgestemd op de vraag naar betaalbare mobiliteit. Dat kan alleen door samenspel van innovatieve technologische systemen en bestaande vervoersvormen (bus, trein, boot). De structuur van grote verbindingen vinden bestuurders namelijk wel belangrijk.

Het bundelen van de bestaande budgetten voor collectief vervoer van provincie en gemeenten en actiever in te spelen op de nieuwe mogelijkheden, is een belangrijke grondlegger voor de samenwerkingsfilosofie om met hetzelfde budget meer kwaliteit voor de reiziger te kunnen bieden. Belangrijk is dat dit op een adequate manier geborgd moet worden. Bestuurders maken zich over de beheersbaarheid van de budgetten zorgen.

8.3.5 Wat betekent de aanbestedingswetgeving voor de Mobiliteitscentrale en de opdrachtverlening?

In dit geval is voor de betrokken overheden (gemeenten en provincie) voornamelijk art. 2.24b (quasi-inbesteding) Aanbestedingswet van belang. Zo bepaalt artikel 2.24b dat er geen (Europese) aanbestedingsplicht bestaat voor overheids- en concessieopdrachten die door een aanbestedende dienst aan een andere rechtspersoon worden gegund indien: de aanbestedende dienst op de betrokken rechtspersoon toezicht uitoefent zoals op zijn eigen diensten (toezicht-criterium, toezicht mag door meerdere partijen worden uitgeoefend), deze rechtspersoon het merendeel, meer dan 80%, van zijn werkzaamheden verricht in de vorm van taken die hem zijn toegewezen door de controlerende aanbestedende dienst (merendeel-criterium) en er – eventuele wettelijke uitzonderingen daargelaten – geen directe participatie van privékapitaal is in de gecontroleerde rechtspersoon (privékapitaal-criterium). Een geslaagd beroep op deze uitzonderingsgrond is naar onze inschatting mogelijk, mits bij (de oprichting van) de Mobiliteitscentrale nagedacht wordt over de concrete invulling van de toezicht- en merendeelcriteria.

8.3.6 Op welke wijze willen de bestuurders invloed uitoefenen en grip houden op de op te richten Mobiliteitscentrale? Op welke onderdelen (e.g. financiën) is dat belangrijk en waarom?

Wij maken hier onderscheidt tussen de vervoersbudgetten voor het vervoer (1) de budgetten voor de organisatie van de Mobiliteitscentrale (2) en opbrengstverantwoordelijkheid (3).

Voor de beheersing van de vervoerskosten (1) is het belangrijk dat de gemeenten het liefst zelf de indicatiestelling blijven doen of dat door een andere organisatie laten doen. Dit is aan de ene kant belangrijk voor de samenhang die de indicatiestelling heeft met andere gemeentelijke taken maar ook om grip te houden op de toegang. Het is ook belangrijk dat dit onafhankelijk gebeurt van de uitvoering. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeenten zelf besluiten over de hoogte van de eigen bijdrage en eventueel een maximaal aantal kilometers per geïndiceerde. Het betreft politieke keuzes waarmee de vervoerskosten van het doelgroepenvervoer beheerst kunnen worden.

Voor de beheersing van de organisatiekosten (2) van de Mobiliteitscentrale stelt de organisatie jaarlijks een begroting en een jaarrekening op. Afhankelijk van de rechtsvorm hebben de gemeenten en de provincie daar meer of minder grip op. Aan de voorkant is het belangrijk om een bepaalde verdeelsleutel van de organisatie kosten naar de gemeenten en de provincie. En dat daarover overeenstemming bestaat.

De opbrengstverantwoordelijkheid (3) ligt bij de provincie in de huidige concessie bij de vervoerder. Voor gemeenten ligt deze bij het doelgroepenvervoer bij de individuele gemeenten zelf. Voor een optimale uitvoering van de taken is gesproken over het toebedelen van de taak van opbrengstverantwoordelijkheid aan de Mobiliteitscentrale. Het betreft een aan het OV gerelateerde opbrengst waarvan het belangrijk is dat deze verantwoordelijkheid ook bij de provincie blijft. Door het onder te brengen bij de Mobiliteitscentrale is het ook mogelijk om er zicht en mogelijk 'grip' op te krijgen.

Als laatste – en niet minst belangrijke zaken is voor de grip het van belang dat er één programma van eisen van de concessie / aanbesteding wordt opgesteld en dat er een beleidsagenda wordt opgesteld om te komen tot harmonisatie van beleid.

8.3.7 Op welke wijze wordt het opdrachtgeverschap en het opdrachtnemerschap ingericht?

Voor de uitvoering van de taken door de Mobiliteitscentrale wordt met elke deelnemer voor de opdrachtverlening een dienstverleningsovereenkomst afgesloten. In deze overeenkomst staat welke taken worden uitgevoerd voor de betreffende gemeente en provincie. Jaarlijks wordt gekeken naar de verwachte afname.

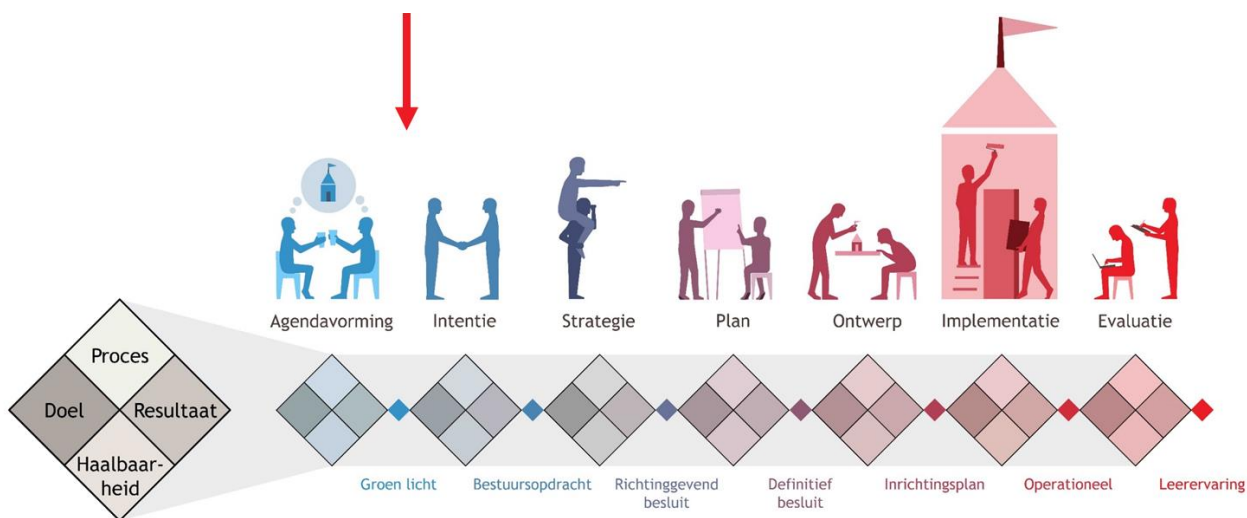
Qua mobiliteit kan de provincie worden opgedeeld in de regio's van Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, Oosterschelde Regio. Het is voor de betrokkenheid bij de Mobiliteitscentrale van belang dat tenminste periodieke ambtelijke afstemming juist op het niveau van de regio's plaatsvindt.

Om daarop sturing te kunnen geven is het belangrijk dat periodiek afstemming tussen de gemeenten en de provincie plaatsvindt. Het betreft beleidsmatige afstemming op mobiliteitsvraagstukken - om te komen tot de optimale mix van vervoer in de regio's - afstemming tussen het doelgroepenvervoer en het collectieve OV en programma van eisen voor aanbesteding en concessie. Doordat de provincie aan alle drie de regio's deelneemt, is de integraliteit geborgd. Dit kan in de vorm van een klankbordgroep per regio.

8.4 Advies

8.4.1 Hoe ziet het vervolgtraject eruit qua besluitvorming?

De gedachten over de vorming van een Mobiliteitscentrale bevinden zich nog in een vroeg stadium. De provincie heeft hierin het voortouw genomen en betreft bij het opstellen van de regionale mobiliteitsstrategie veel stakeholders. Uiteindelijk moet dat leiden tot een gedragen mobiliteitsstrategie, en een goede voedingsbodem voor de Mobiliteitscentrale.



Als bureau zien wij dat de samenwerking zich nog in een agendavorming/ intentiefase bevindt. Het is belangrijk dat met de vaststelling van een regionale mobiliteitsstrategie groen licht wordt geven voor het vervolg. Dat betekent in onze ogen dat partijen samen de intentie uitspreken om te komen tot een Mobiliteitscentrale en een goede bestuursopdracht formuleren voor het vervolg. Een intentie is nog geen definitief besluit er moet nog veel gedaan worden. Een bestuursopdracht is nodig om verschillende vragen en onduidelijkheden nader in kaart te brengen. In deze rapportage staan daar vele punten van opgenomen o.a. afbakening taken, scherpste in keten, verduidelijking werking mobiliteitscentrale, uitwerken van regionale klankbordoverleggen, financiële paragraaf, verdeelsleutel en beheersing van risico's etc. Van belang is dat die bestuursopdracht door alle beoogde deelnemers vastgesteld wordt in de colleges van B&W dan wel gedeputeerde staten.

Het zou daarbij helpen als met de regionale mobiliteitsstrategie, naast de bestuursopdracht, ook een spoorboekje wordt gepresenteerd voor de periode naar 15 december 2024. De uiteindelijke beoogde start van de samenwerking. Wij zeggen dit omdat we gedurende het onderzoek hebben gezien dat er bestuurlijk nog veel onduidelijkheden en onzekerheden zijn op: **inhoud** (wat betekent het voor het mobiliteitsbeleid en de eigen organisatie), **proces** (hoe ziet dat de komende periode eruit, hoe kan invloed worden uitgeoefend, wanneer wordt wat besloten en wanneer is het besluit nu echt definitief) en **belangen** (hoe worden belangen nu en in de toekomst goed geborgd).

Hieronder staat een korte toelichting op de fases van het model.

De **strategiefase** begint met het formuleren van de doelen en ambities. Op basis van de doelen en ambities kan de vraag beantwoord worden of een samenwerking wenselijk, noodzakelijk of zelfs onvermijdelijk is. De noodzaak en het gewenste resultaat worden hiermee geëxpliciteerd. De strategiefase kent vaak het karakter van een haalbaarheidsonderzoek met een business case, MKBA, of een besluitvormingsonderzoek. In een bestuursopdracht kunnen de partijen die de intentie uitspreken goed verwoorden welke onderdelen nog verder onderzocht moeten worden en waar zorgpunten zitten.

Het resultaat is een principebesluit van de deelnemende organisaties om al dan niet (of met een kleiner aantal partijen) door te gaan met het samenwerkingsproces en te gaan werken aan de totstandkoming van een samenwerkingsarrangement. Met het besluit wordt een keuze gemaakt tussen eventuele alternatieven en de vraagstelling voor de volgende fase vastgesteld.

In de **planfase** worden de hoofdlijnen die het resultaat vormden van de strategiefase uitgewerkt in een integraal ontwerp van het samenwerkingsarrangement. In dit integrale ontwerp staat opgenomen hoe de samenwerking er inhoudelijk en in organisatorische zin uit komt te zien en wat de consequenties daarvan zijn, waaronder in geld en in mensen. Het resultaat van deze fase dient als basis voor een definitief besluit van de deelnemende besturen om al dan niet te gaan samenwerken of het ontworpen arrangement tot stand te brengen. Dit wordt vaak voor de besluitvorming gepresenteerd in een beslisdocument of bedrijfsplan.

In de **ontwerpfase** worden de plannen uitgewerkt tot op het detailniveau dat nodig is om het samenwerkingsarrangement te kunnen gaan implementeren. Wanneer gekozen wordt voor de contractvorm wordt in deze fase het contract opgesteld. Wanneer gekozen wordt voor een nieuwe organisatie worden in deze fase zowel de juridische vormgeving als de begroting en het organisatiemodel uitgewerkt. Een voor het personeel belangrijk onderdeel hiervan is het organisatie- en formatierapport en hun rechtspositie. De ontwerpfase wordt afgesloten met de tekst van de af te sluiten overeenkomst of het inrichtingsplan voor de nieuwe organisatie.

In de **implementatiefase** wordt de samenwerkingsovereenkomst of het inrichtingsplan geïmplementeerd met als resultaat een werkend samenwerkingsarrangement. Het nieuwe samenwerkingsarrangement wordt – wanneer er een nieuwe organisatie ontstaat – op basis van de genomen besluiten in al haar facetten ingericht en medewerkers worden geplaatst. Het resultaat van deze fase is - afhankelijk van de keus voor de vormgeving - een ingeregelde samenwerkingsafpraak of een volledig ingerichte en functionerende samenwerkingsorganisatie.

Bijlage 1: Lijst met geïnterviewde personen

M.C.J. van de Plasse	Gemeente Borsele	Wethouder WMO en Sociale Zaken
A.P. Witkam	Gemeente Borsele	Wethouder Verkeer en Vervoer
C. Pille	Gemeente Goes	Wethouder Verkeer en Vervoer
A. van der Reest	Gemeente Goes	Wethouder Sociale Zaken, WMO
D. van Damme - Fassaert	Gemeente Hulst	Wethouder Doelgroepenvervoer
G. Depauw	Gemeente Hulst	Wethouder Mobiliteit
A. Evertz	Gemeente Kapelle	Vertegenwoordiging SVWO
J. Herselman	Gemeente Kapelle	Wethouder Verkeer en Vervoer
C. Doorn-Roosenburg	Gemeente Middelburg	Wethouder Zorg (WMO en Jeugd)
C. Simons	Gemeente Middelburg	Wethouder Sociale Zaken, Infrastructuur en verkeer
A.P.L.M. Slenter	Gemeente Noord-Beveland	Wethouder Sociaal domein, Vrije-tijds economie
W.H.J.M. Schenkelaars	Gemeente Noord-Beveland	Wethouder Verkeer en vervoer
D.A. Verburg	Gemeente Reimerswaal	Wethouder Kern Sociaal Domein
M. Both	Gemeente Reimerswaal	Wethouder Ruimtelijke Ordening
P. Schot	Gemeente Schouwen-Duiveland	Wethouder Sociaal Domein
A. Smit	Gemeente Schouwen-Duiveland	Wethouder Mobiliteit
J. Werkman	Gemeente Sluis	Wethouder Jeugdzorg, zorg en volksgezondheid
R. De Feijter	Gemeente Sluis	Wethouder Verkeer en vervoer, Mobiliteit
B. van Assche	Gemeente Terneuzen	Wethouder Verkeer, vervoer en waterstaat
C.W.G.J. van Leeuwen	Gemeente Tholen	Wethouder Sociaal Domein
P.A.C. Wisse	Gemeente Veere	Wethouder Verkeer, vervoer en waterstaat
C. Maas	Gemeente Veere	Wethouder Sociaal domein
S. Stroosnijder	Gemeente Vlissingen	Wethouder Mobiliteit
A.J. van der Maas	Provincie Zeeland	Gedeputeerde Mobiliteit

Ook is de ambtelijke begeleidingsgroep, bestaande uit onderstaande personen, aan het begin en het einde van het onderzoek (digitaal) bijeengekomen:

I. Brilleman	Gemeente Reimerswaal
P. Hopmans	Gemeente Veere
F. van Langevelde	Provincie Zeeland
S. Meerburg	Provincie Zeeland
B.H.M. Ollebek	Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws Vlaanderen
P.C. Verburg	Samenwerkingsverband Welzijnszorg Oosterschelderegio

Overige interviews

M. Buuron	Provincie Zeeland
P. Hopmans	Gemeente Veere
B.H.M. Ollebek	Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws Vlaanderen
P.C. Verburg	Samenwerkingsverband Welzijnszorg Oosterschelderegio

Bijlage 2. Lijst met bestudeerde documenten

1. Provincie Zeeland, 'Richtingennotitie Slimme Mobiliteit' (d.d. 10 november 2020);
2. Gemeente Vlissingen, 'Richtingennotitie Slimme Mobiliteit' (d.d. 10 november 2020);
3. Gemeente Middelburg, 'Richtingennotitie Slimme Mobiliteit' (d.d. 17 maart 2021);
4. Gemeente Noord-Beveland, 'Advies inzake Richtingennotitie Slimme Mobiliteit' (d.d. 26 maart 2021);
5. Gemeente Hulst, 'Richtingennotitie Slimme Mobiliteit' (d.d. 18 maart 2021);
6. Gemeente Reimerswaal, 'Richtingennotitie Slimme Mobiliteit' (d.d. 2 februari 2021);
7. Mobycon, 'Verkenning doorontwikkeling gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland' (d.d. 27 oktober 2020);
8. Begroting Samenwerkingsverband collectief vervoer Zeeuws-Vlaanderen;
9. Concept Jaarrekening Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V. 2020;
10. Gemeenschappelijke regeling Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen
11. Jaarstukken Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V. 2019
12. Mobiliteitsstrategie Regio Groningen-Assen mei 2020
13. Statuten Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V.
14. Brief ministerie van Infrastructuur en Milieu, 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040: "Overstappen naar 2040"' (d.d. 15 december 2016)
15. Rapportage 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040: "Overstappen naar 2040"'

Marktconsultatie openbaar vervoer Zeeland

Samenvatting

Opdrachtgever: Provincie Zeeland

Rotterdam, 04 juni 2021



Marktconsultatie openbaar vervoer Zeeland

Samenvatting

Opdrachtgever: Provincie Zeeland

Ricardo Poppeliers
Danny Schipper

Rotterdam, 04 juni 2021

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond	3
1.2	Interactie met de markt	4
1.3	Vertrouwelijkheid bijdragen marktpartijen	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Werkwijze	5
3	Rolverdeling overheid (mobiliteitscentrale) en vervoerder	6
3.1	Regie (integrale ontwikkeling mobiliteitssysteem)	6
3.2	Beleggen ontwikkelrol openbaar vervoer bij de overheid	8
3.3	Ontwikkelprikkels	10
4	Afbakening concessie	13
4.1	Scope van de concessie	13
4.2	Scheiding hybride en flexibel vraagafhankelijk vervoer	15
4.3	Is de scope een noodzakelijke voorwaarde om in te schrijven?	15
5	Ademende concessie	17
5.1	Ademend	17
5.2	Innovaties / MaaS	18
6	Transitie naar zero emissie	19
6.1	Mogelijkheden en randvoorwaarden	19
6.2	Off balance constructie	20
7	Concessieduur	21
8	COVID-19	22
9	Aanbestedingsprocedures	23
9.1	Typen	23
9.2	Flexibiliteit per type	24
10	Overig	25
	Bijlage 1. Marktconsultatiedocument	26

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Het mobiliteitssysteem in Zeeland wordt doorontwikkeld. Samen met het onderwijs, gemeenten en vele andere stakeholders wenst de provincie Zeeland na het aflopen van de huidige busconcessie (24 december 2024) te komen tot een mix van snelle verbindingen (trein en bus) en een groter aanbod van flexibel vraagafhankelijk vervoer (gedefinieerd als deelmobiliteit, materieel dat past bij de vraag, vrijwilligersinitiatieven).

Essentiële aspecten (richtinggevende keuzes) in de door GS van Zeeland vastgestelde richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn:

- De rol van flexibele vraagafhankelijke systemen in Zeeland wordt groter (conform toekomstbeeld ov);
- Snelle busverbindingen tussen grote knooppunten en steden binnen en buiten Zeeland blijven van groot belang;
- De rol van de bus zal veranderen (bus niet meer via kleine kernen, flexibel vraagafhankelijk en eigen vervoer van en naar knooppunten);
- Ontwikkeling van het vervoeraanbod in Zeeland door samenwerking met gemeenten via ontwikkeling van de gemeentelijke vervoercentrale naar een mobiliteitscentrale.

Essentiële aspecten in relatie tot de komende [openbaar vervoer concessieperiode](#) zijn:

- Ontwikkelrol bij de overheid
- Ademende concessie busvervoer in samenhang met flexibel vraagafhankelijk vervoer en eigen vervoer
- Innovatieve mogelijkheden in aanbestedingsproces en in uitvoering die aansluiten bij snelle mobiliteitsontwikkelingen
- Transitie naar zero-emissie
- Relatief beperkte grootte van het concessiegebied (inclusief relatief beperkte financiële omvang)

Essentiële [beleidscontext](#):

- Richtingennotitie Slimme Mobiliteit; een tussenproduct, in november 2020 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland, in opmaat naar de uitwerking van de regionale mobiliteitsstrategie,
- Regionale mobiliteitsstrategie vast te stellen bij alle Zeeuwse overheden in oktober / november 2021.

Voor een meer uitgebreide beschrijving van het gebied van de provincie Zeeland, het openbaar en overig vervoer in Zeeland en de visie van Zeeland op de toekomst, zie bijlage 1.

1.2 Interactie met de markt

Zeeland ziet een marktconsultatie als een mogelijkheid om vroegtijdig in contact te komen met belanghebbenden voor de uitvoering van het openbaar vervoer. Met de marktconsultatie wil de provincie marktpartijen laten reflecteren op de richtinggevende keuzes¹ met als doel (a) daar waar nodig de richtinggevende keuzes bij te stellen en (b) de input te gebruiken voor zowel de nadere uitwerking van de uitgangspunten voor het openbaar vervoer in de komende concessieperiode als voor de regionale mobiliteitsstrategie.

Zeeland wenst via deze marktconsultatie inzage in onder andere de volgende hoofdonderwerpen:

- Rolverdeling overheid (mobiliteitscentrale) en vervoerder
- Afbakening concessie (vast lijn- en dienstregeling-gebonden, hybride vormen tussen flexibel vraagafhankelijk en vast, relatie met flexibele vraagafhankelijke vormen)
- Ademende concessie;
- Transitie naar zero emissie: financiering, eigendom en pandrecht van oplaadinfrastructuur en rijdend materieel;
- Concessieduur;
- Effecten COVID op interesse in de uitvoering van openbaar vervoer in Zeeland in de nieuwe concessieperiode;
- Aanbestedingsprocedures;
- Overig.

De provincie Zeeland heeft Ecorys gevraagd deze marktconsultatie uit te voeren.

1.3 Vertrouwelijkheid bijdragen marktpartijen

De rapportage van de marktconsultatie is gebaseerd op de schriftelijke en mondelinge bijdragen van marktpartijen. De schriftelijke bijdragen en de opgestelde gespreksverslagen zijn vertrouwelijk van aard, omdat deze concurrentiegevoelige informatie (kunnen) bevatten. Alle informatie in deze rapportage is geanonimiseerd om de vertrouwelijkheid van informatie te borgen. De rapportage is openbaar. Als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten worden het marktconsultatiedocument (bijlage 1) en deze samenvattende rapportage met alle geïnteresseerde marktpartijen gedeeld.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt de gehanteerde werkwijze verder uiteengezet. De hoofdstukken 3 tot en met 10 beschrijven de mening van de geconsulteerde marktpartijen op de hoofdonderwerpen. De hoofdstukken beginnen (indien van toepassing) met een korte weergave van de visie van de provincie Zeeland op het onderwerp, zoals geschetst in de richtingennotie Slimme Mobiliteit. Vervolgens wordt de mening van de marktpartijen op deze richtinggevende keuzes beschreven.

¹ Zoals benoemd in de door GS van Zeeland vastgestelde richtingennotie Slimme Mobiliteit.

2 Werkwijze

De doelen van de marktconsultatie zijn uitgewerkt in het marktconsultatiedocument (bijlage 1). In dat marktconsultatiedocument is een omschrijving van de context van Zeeland opgenomen en zijn vragen aan de markt geformuleerd.

De consultatie is gestart met het publiceren van het marktconsultatiedocument. Dit marktconsultatiedocument is op 8 maart 2021 op Negometrix, en TED geplaatst. Ook heeft de provincie Zeeland per e-mail mogelijk geïnteresseerde partijen geattendeerd op de publicatie van het marktconsultatiedocument en ze zo uitgenodigd om een bijdrage te leveren aan de marktconsultatie. De partijen hadden tot en met 19 maart 2021 de gelegenheid een reactie in te dienen. In totaal zijn 10 reacties binnengekomen.

Op basis van de verkregen schriftelijke antwoorden zijn, namens de provincie Zeeland, door Ecorys aanvullende gesprekken gevoerd met 8 marktpartijen. Deze gesprekken hebben plaatsgevonden in de periode eind april en begin mei. Van ieder individueel gesprek is door Ecorys een vertrouwelijk gespreksverslag gemaakt en deze is door de geïnterviewde(n) gevalideerd. De provincie Zeeland heeft besloten zelf niet deel te nemen aan de interviews om een zo open en vertrouwelijk mogelijk gesprek te realiseren. Op verzoek van meerdere partijen zijn de gevalideerde verslagen van de gesprekken met deze partijen vertrouwelijk door Ecorys aan de provincie toegezonden. Hiermee is de bekendheid van de mening van die partijen bij de provincie geborgd.

3 Rolverdeling overheid (mobiliteitscentrale) en vervoerder

Het gehele mobiliteitssysteem – waarvan het openbaar vervoer een onderdeel is – wordt in Zeeland doorontwikkeld. Conform het ov-toekomstbeeld wordt de rol van flexibele systemen in Zeeland groter, maar blijven snelle lijn- en dienstregelingsgebonden verbindingen tussen grote knooppunten en steden binnen en buiten Zeeland van groot belang. De intentie van Zeeland is om ook de ontwikkelrol van het openbaar vervoer bij de overheid te leggen. De gedachte hierachter is dat door het beleggen van de integrale ontwikkelverantwoordelijkheid over de hele keten, flexibele fijnmazige mobiliteit en het snelle lijn- en dienstregelingsgebonden net van bussen met elkaar kunnen worden uitgewisseld, afhankelijk van hoe de vraag van de reizigers zich ontwikkelt. Samengevat: de overheid stuurt op de schakelpunten van vast en flexibel vervoer.

3.1 Regie (integrale ontwikkeling mobiliteitssysteem)

Alle marktpartijen onderkennen het belang van een regisseur voor het totale mobiliteitssysteem van vast, eventueel hybride en flexibel vraagafhankelijk vervoer (regisseur is door de provincie Zeeland verder gedefinieerd als de verantwoordelijke voor de integrale ontwikkeling van het mobiliteits-systeem). Het belang van regie wordt mede onderkend omdat partijen het reisgedrag in Zeeland als complex zien: er is een concentratie van voorzieningen in een beperkt aantal kernen, er is veel toerisme in bepaalde seizoenen, er is een enorme geografische spreiding, lange afstanden, veel studenten / scholierenvervoer met een sterke positie van de stakeholder Stichting Scholierenvervoer. Partijen onderkennen daarom dat een regisseur noodzakelijk is die op basis van gedegen analyses en expertise, vraag en aanbod op een effectieve en efficiënte wijze op elkaar afstemt.

Partijen kijken verschillend aan tegen de invulling van de regierol: wie wordt verantwoordelijk voor de integrale ontwikkeling. Wel geven alle marktpartijen aan dat de provincie in haar strategie een duidelijke keuze moet maken voor een bepaald regiemodel en daarbij ook tijdig moet betrekken wat dat betekent qua expertise. De marktpartijen geven aan dat de provincie in haar strategie specifiek en meetbaar moet benoemen:

- Welke doelen en doelstellingen de provincie nastreeft (bijvoorbeeld met betrekking tot duurzaamheid, congestie, bereikbaarheid landelijk gebied en kosten);
- Op welke aspecten de provincie zelf wil sturen;
- Wat de provincie aan de markt overlaat.

Verantwoordelijkheid regie bij hoofdvervoerder

Een aantal marktpartijen zijn van mening dat de verantwoordelijkheid voor de regie over vast, hybride en flexibel vraagafhankelijk vervoer bij de concessiehouder van het openbaar vervoer moet komen te liggen. Marktpartijen geven daarbij aan dat die regie verantwoordelijkheid niet betekent dat zij dan ook al het vervoer zelf uitvoeren. Ook in de huidige concessies maken partijen gebruik van onderaannemers. Onder regie van de concessiehouder kan volgens de partijen ook een deel van het vervoer verzorgd worden door andere vervoerders. Marktpartijen geven aan dat het een optie is voor de provincie Zeeland om te kiezen voor regie bij de hoofdvervoerder en te eisen dat een bepaald percentage van de uitvoering (als percentage van de omzet) uitgevoerd moet worden door lokale ondernemers.

Het gaat er volgens de marktpartijen bij regie om dat er één totaalproduct / propositie geboden wordt aan reizigers, waardoor er voor de reizigers geen drempels zijn tussen vervoervormen/modaliteiten. Dit vraagt volgens marktpartijen om een goede samenwerking tussen partijen om het systeem optimaal te benutten en synchronisatievoordelen te behalen. Marktpartijen geven aan te beschikken over nationale en internationale ervaring als regisseur en hiermee de reizigersontwikkeling positief te kunnen beïnvloeden en vanuit een optimale kosten/batenanalyse maatwerk te kunnen leveren. Het scheiden van ontwikkelverantwoordelijkheid over verschillende vervoervormen binnen mobiliteit en het niet volledig benutten van de expertise van vervoerders wordt door marktpartijen als een risico gezien, wat uiteindelijk ten koste gaat van kwaliteit voor reizigers.

Verantwoordelijkheid regie bij de overheid (mobiliteitscentrale)

Een aantal marktpartijen geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor de regie bij de overheid kan liggen met daarbij de mobiliteitscentrale als uitvoerder van de regie. Hierbij geven de marktpartijen aan dat als de overheid die verantwoordelijkheid krijgt, de toekomstige mobiliteitscentrale meer moet zijn dan een boekings- en planningscentrale. Hierbij wordt door partijen gewezen op constructies, zoals het Duitse model van de Verkehrsverbünde en het ov-Bureau Groningen Drenthe. Met deze voorbeelden wijzen de marktpartijen ook direct op een risico voor de provincie Zeeland. Het verantwoordelijk zijn voor de regie – binnen kostendoelstellingen- vereist de nodige kennis en expertise die bij vervoerders door de jaren is opgebouwd.

Marktpartijen geven aan dat de nog te ontwikkelen mobiliteitscentrale moet bestaan uit een gedegen organisatie waarin alle benodigde expertises zijn benoemd en bemenst. Partijen geven aan dat processen tijd, energie en middelen vergen om een organisatie op te bouwen. Indien e expertise onvoldoende en/of niet tijdig aanwezig is, is dat een onzekerheid en een groot risico voor reizigers. Regie moet met expertise worden uitgevoerd, anders stuiten reizigers op barrières. Partijen geven aan dat diegene die verantwoordelijk is voor de regie in staat moet zijn een marktpropositie aan te bieden over de verschillende vervoervormen heen.

Marktpartijen zetten vraagtekens bij het realisme van de tijdigheid: wat is de mate waarin de expertise op dit moment aanwezig is en hoeveel tijd kost het om de organisatie / mobiliteitscentrale met expertise op te bouwen en te implementeren. Verantwoordelijkheid bij de overheid betekent dat de expertise moet staan op het moment van inschrijving, anders wordt dit gezien als een risico factor. Niet alleen voor marktpartijen zelf, maar vooral voor de reizigers.

Bovendien vragen marktpartijen zich af in hoeverre een relatief klein concessiegebied als Zeeland de benodigde fte (kwaliteit en kwantiteit) – die nodig is om regie te voeren- daadwerkelijk ter beschikking kan stellen. Marktpartijen geven verder aan dat zij ervaring en expertise hebben en die ook op peil houden over verschillende concessies heen. Daar waar Zeeland zelf voor een eigen gebied een organisatie zou moeten opbouwen.

Partijen geven aan dat indien de regie bij de mobiliteitscentrale ligt en de concessie beperkt is tot bepaalde vervoervormen het zeer belangrijk is om afspraken vast te leggen. De rol van de vervoerder in de ontwikkeling van het busvervoer binnen de concessie en de rol in de regie van de overheid zelf / publieke mobiliteitscentrale met daaraan gekoppelde taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden moeten onderdeel zijn van de overeenkomst (service level agreement). Duidelijke afspraken over frictiekosten bij op- en afschalen wordt door partijen tevens als belangrijk aandachtspunt benoemd.

Partijen vragen zich overigens af hoe kostenefficiënt de overheid integraal kan ontwikkelen en welke doelen zij daarbij voor zichzelf stellen.

Tot slot wijzen marktpartijen in het geval van een regierol voor de overheid op het belang van een bestuurder die voldoende draagvlak voor de strategie (en de uitvoering daarvan) bij gemeenten bewerkstelligd en provinciale verantwoordelijkheid in de regie (als uitvoering van de strategie binnen een samenwerking met gemeenten in de mobiliteitscentrale) draagt. Partijen wijzen erop dat momenteel in de openbaar vervoer concessie opgeschaald kan worden naar de gedeputeerde bij bepaalde (ongewenste) keuzes door de concessiehouder. Op het moment dat de overheid zelf regie voert, is de bestuurder ook zelf direct verantwoordelijke voor de keuzes die worden gemaakt in de mobiliteitscentrale en wordt het escalatieniveau feitelijk buiten spel gezet.

Verantwoordelijkheid regie in PPS-constructie

Door één van de marktpartijen wordt de voorkeur gegeven aan een PPS-constructie, waarbij de verantwoordelijkheid voor de regie vanuit de mobiliteitscentrale bekleed wordt door zowel publieke als private partijen. De aspecten waarop de provincie zelf wil sturen zouden moeten volgen uit duidelijke (specifieke en meetbare) keuzen in de strategie. Deze partij geeft aan dat op andere aspecten dan specifieke expertise kan worden ingekocht, bijvoorbeeld IT. De gezamenlijke expertise van deze partijen in de mobiliteitscentrale zou dan betekenen dat op basis van analyses de vervoervraag kan worden gekoppeld aan het aanbod/diensten en kan worden gestuurd op overheidsdoelen. De mobiliteitscentrale speelt daarmee een centrale rol in de uitvoering van de regionale mobiliteitsstrategie. De inrichting van de mobiliteitscentrale volgt dan ook uit de strategie, waarbij de partij aangeeft dat rollen en taken juridisch goed en duidelijk belegd dienen te worden. Deze marktpartij ziet daarbij een strikte scheiding tussen verantwoordelijkheid voor regie en het uitvoeren van vervoer.

3.2 Beleggen ontwikkelrol openbaar vervoer bij de overheid

De intentie van Zeeland is om ook de ontwikkelrol van het openbaar vervoer bij de overheid te leggen. Dit wordt beoogd via een Mobiliteitscentrale Zeeland, waarin gemeenten en provincie participeren en gestuurd wordt op schakelpunten van vast en flexibel vraagafhankelijk vervoer. Hoewel de ontwikkelrol bij de overheden komt te liggen, wordt in de uitvoering gezocht naar innovatieve mogelijkheden om flexibel vraagafhankelijk vervoer samen met de openbaar vervoerder in te vullen.

Wat is de visie van partijen op het beleggen van de ontwikkelrol openbaar vervoer bij de overheid?

Ontwikkelruimte moet vooraf duidelijk zijn

Partijen geven aan dat ontwikkeling door de provincie goed moet worden gedefinieerd. Wordt hier bedoeld aanpassen van dienstregelingen, het omzetten van grote bussen naar kleinschalige / taxivoertuigen, het toedelen van mobiliteitsaanbod op de vraag, of anders?

Van de provincie wordt verwacht dat zij duidelijk aangeeft wat de ontwikkelruimte is. Partijen zien vaak een verschil tussen ambitie en de reflectie daarvan in een bestek, dan wel de durf om los te laten. Daarom is het volgens partijen belangrijk dat de ambitie – zoals vastgelegd in de strategie – specifiek is. Zodat die ook specifiek kan worden vertaald naar waarvoor de mobiliteitscentrale aan de lat staat en daarna specifiek kan worden gemaakt wat van de vervoerder wordt gevraagd.

Ofwel, intenties moeten duidelijk zijn in het bestek. En ambities moeten ook zo worden vertaald dat er ontwikkeld kan worden. Diverse partijen geven daarbij aan dat de provincie op output moet sturen, zodat een vervoerder kan ontwikkelen. Indien verbindingen, bedieningstijden en frequenties worden voorgeschreven of zo goed als vastliggen, valt er weinig te ontwikkelen. Partijen geven

daarbij aan dat de risico's daar moeten liggen waar ze kunnen worden beheerst en dat dit ook specifiek moet worden benoemd.

Partijen geven aan dat indien de regie bij de mobiliteitscentrale ligt en de concessie beperkt is tot bepaalde vervoervormen het zeer belangrijk is om afspraken vast te leggen: rol van eenieder in de ontwikkeling met daaraan gekoppelde taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden moeten onderdeel zijn van de overeenkomst. Partijen geven aan dat duidelijkheid noodzakelijk is op het moment van inschrijving op de concessie.

Mate van ontwikkelvrijheid bij vervoerder

Ontwikkelmogelijkheden worden door marktpartijen gezien vanuit het integrale geheel. Oftewel, het toedelen van mobiliteitsaanbod aan de mobiliteitsvraag. Partijen zien de ontwikkelopgave in het gehele mobiliteitsspectrum: soms feedert de bus op de trein, maar buslijnen worden zelf ook gefeederd door kleinere collectieve vervoermodaliteiten en andere vervoervormen. De customer journey / denken vanuit de reiziger wordt door de marktpartijen als een belangrijke leidraad gezien. Een regisseur moet verantwoordelijkheid hebben over het integrale geheel; ongeacht of een private of publieke partij die regisseur is. Het goed laten aansluiten van hybride op vast en flexibel vraagafhankelijk vervoer is een vereiste; de regisseur moet hierin volgens de partijen expertise hebben.

Vrijwel alle partijen wensen een grotere of kleinere mate van ontwikkelvrijheid bij de vervoerder. Diverse partijen benadrukken dat in Zeeland een transitie en daarmee een andere aanpak nodig is om de reizigersontwikkeling in een positieve spiraal te brengen. Als de provincie puur een uitvoerder zoekt die de opdracht moet uitvoeren om mensen met een bus te vervoeren en niet kan mee ontwikkelen, is dat voor de meeste partijen geen aantrekkelijke concessie. Eén van de marktpartijen ziet dit juist als de toekomst; een strikte scheiding tussen regie (analyse, contractvorming, inkoop energie, inkoop vervoer) en uitvoering vervoer.

Ontwikkelruimte

Vaste net

De ontwikkelruimte op het vaste deel wordt door veel partijen als beperkt gezien. De ontwikkeling van de Q-liner in Groningen Drenthe wordt door meerdere partijen wel als goed voorbeeld genoemd van wat mogelijk is op het moment dat je een vervoerder laat mee ontwikkelen.

Het scholierenvervoer in Zeeland wordt door veel partijen gezien als een product dat in de huidige situatie niet beweegt. Bijvoorbeeld ten aanzien van het spreiden van tijden. De provincie moet volgens de marktpartijen heel duidelijk zijn richting de nieuwe concessie of scholierenvervoer ontwikkeld mag gaan worden door de vervoerder of vaststaat. Partijen geven daarbij aan dat op dit moment veel budget wordt toegekend aan scholierenvervoer. Dit komt doordat de kosten voor het uitvoeren van het scholierenvervoer relatief hoog zijn, terwijl de tarieven - en daarmee de opbrengsten - relatief laag zijn. Het scholierenvervoer zou volgens partijen dan ook moeten meebewegen in spreiding van tijden. Hier zien marktpartijen ook een rol weggelegd voor de provincie zelf richting scholen.

De ontwikkelruimte is door bovenstaande randvoorwaarden voor de keuzereizigers – waar de transitie in Zeeland om vraagt – volgens diverse partijen in de huidige situatie beperkt.

Als er veel knopen worden bepaald en lijnen (inclusief frequenties) worden voorgeschreven, is de ontwikkelruimte volgens marktpartijen op het vaste deel heel beperkt. Volgens sommige partijen beperken de toltarieven de ontwikkelruimte op een potentieel aantrekkelijke verbinding, evenals de tarief desintegratie met de NS.

Hybride/flexibel vraagafhankelijk vervoer

Partijen geven aan dat - in de transitie die Zeeland voorziet - hybride vormen een rol kunnen spelen. Zij geven daarbij aan dat dan wel duidelijk moet worden gedefinieerd door de provincie wat onder hybride wordt verstaan; is er een grens met flexibel vraagafhankelijk en zo ja, welke?

De ontwikkelruimte (op basis van bedrijfseconomische prikkels van optimalisatie) van hybride/flexibel vraagafhankelijk vervoer wordt gerelateerd aan het kunnen ademen en daarmee aan prikkels om te ontwikkelen. Ontwikkelruimte wordt gezien als mede afhankelijk van de mogelijkheid om te combineren binnen het kleinschalige vervoer (hybride kleinschalige en overige vraagafhankelijke collectieve vervoer inclusief doelgroepenvervoer). Dit leidt volgens de marktpartijen tot een optimale benutting van mens en materieel. In hoeverre dit ook daadwerkelijk in de Zeeuwse praktijk kan, is bij diverse partijen nu nog onbekend.

Noodzakelijke expertise

Als nadeel om de ontwikkelfunctie geheel bij de overheid te leggen, stellen partijen dat de kennis en expertise van de vervoerder niet of onvoldoende wordt benut. Vooral op interfaces/ schakelpunten wordt dit door partijen als een risico voor de reiziger gezien en daarmee voor de provincie als verantwoordelijke binnen de mobiliteitscentrale voor de regie over het openbaar vervoer.

3.3 Ontwikkelprikkels

Wat is de visie van marktpartijen op het beleggen van opbrengstverantwoordelijkheid in relatie tot het beleggen van de ontwikkelrol bij de overheid?

Hoe kunnen de mobiliteitscentrale Zeeland – waar de ontwikkelrol en de regie op koppelingen tussen vast en flexibel vraagafhankelijk vervoer namens de overheid wordt belegd - en de openbaar vervoerder de samenwerking invulling geven? Waar zijn aandachtspunten?

Visie op beleggen opbrengstverantwoordelijkheid

Marktpartijen geven aan dat de opbrengstverantwoordelijkheid (meer specifiek de ontwikkelprikkels) gekoppeld moet zijn aan de ontwikkelrol. Zij geven aan dat duidelijk moet worden gedefinieerd welke ontwikkeling wordt verwacht van een vervoerder; daar moet een bedrijfseconomische prikkel tegenover staan. Dat kan opbrengstverantwoordelijkheid zijn, maar in het geval van een 'kostencontract plus' ook een opbrengstdeling op bandbreedtes zijn. Dit kan volgens partijen via een openboekcalculatie, waarmee er transparantie over rendement is. Diverse partijen hebben daar goede ervaringen mee opgedaan.

Daar waar in het verleden sterk de wens van concessiehouders op opbrengstencontracten zat, heeft COVID volgens diverse partijen de risico's blootgelegd. De marktpartijen geven aan sterk voorstander te zijn van, op zijn minst, samen ontwikkelen met de overheid. Kostencontracten plus – waarbij de plus staat voor ontwikkelprikkels – zijn voor concessiehouders zeker bespreekbaar. En die worden ook niet gezien als contracten waar niet ontwikkeld kan worden. Diverse partijen geven aan dat in Groningen Drenthe de ontwikkeling van Q-liner een mooi voorbeeld is.

De vraagstelling in Zeeland zou volgens sommige partijen kunnen zijn: hoe krijg je zoveel mogelijk reizigerskilometers voor een bepaald bedrag? Opbrengstverantwoordelijkheid lijkt door Zeeland nu heel erg gezien als gerelateerd aan reizigersopbrengsten. Maar is dit wat je van een vervoerder verwacht? Of verwacht je andere opbrengsten waarbij een vervoerder helpt in de ontwikkeling en daarvoor wordt beloond?

Prikkels hybride vormen / flexibel vraagafhankelijk vervoer in de concessie openbaar vervoer

Marktpartijen benoemen de waardering -ofwel de beloning / financiële kaders- voor het inzetten van flexibele vraagafhankelijke (kleinschalige) vervoervormen als belangrijk aspect om daadwerkelijk de ontwikkeling tot stand te brengen. Partijen geven aan dat DRU geen waarderingsfactor in een gewenste omzetting van groot materieel (DRU-prikkel) naar kleinschalig materieel is. Zij geven aan dat dit een omzetting zelfs in de weg kan staan (als bedrijfseconomisch de baten niet opwegen tegen de kosten). Diverse partijen geven aan dat de DRU een aanbodgerichte prikkel is en niet per definitie een prikkel om reizigers te trekken. Sommige partijen geven aan dat de DRU - zeker in een landelijk gebied - gericht kan zijn op het verplaatsen van lucht. Zeeland zal volgens partijen heel duidelijk moeten zijn waar ontwikkeling van een vervoerder wordt verwacht. Als dat alleen aanbodgericht is op een vast net dan kan DRU geschikt zijn. Als je wilt dat de hoofdvervoerder vraagafhankelijk vervoer ontwikkelt, moet de provincie beseffen dat vraagafhankelijk binnen een concessie soms meer kost dan oplevert.

Ontwikkeling naar vraagafhankelijk vervoer is daarmee niet per definitie gekoppeld aan reizigersopbrengsten; vraagafhankelijk wordt juist ingezet bij weinig reizigers. Sommige partijen geven aan dat in concessies weliswaar vraagafhankelijke systemen / hybride vormen actief zijn, maar dat daar niet altijd sprake is van een ontwikkelprikkel. Aangegeven wordt dat de oorzaak van het ontstaan van deze systemen soms kan komen doordat hierop gegund is in de aanbesteding. Andere partijen hebben goede ervaringen in verschillende concessiegebieden in en buiten Nederland over het zetten van stappen als hoofdvervoerder in transitie naar integrale systemen. Voorbeelden zijn platforms waar verschillende mobiliteitsmiddelen integraal zijn ontsloten, maar ook vraagafhankelijke systemen binnen concessies.

Als prikkel voor de ontwikkeling van hybride vormen geven partijen aan dat een open boek calculatie mogelijk zou zijn, waarin afspraken worden gemaakt over rendement en/of een apart budget voor ontwikkeling. In het geval dat de overheid de (integrale) ontwikkelfunctie bij de overheid wil beleggen maar de overheid niet zelf de expertise heeft, geven sommige partijen aan dat de overheid die expertise gericht bij hen kan inkopen. Partijen geven aan dat de ontwikkelfunctie / rol bijvoorbeeld apart (en specifiek) zou kunnen worden beschreven en gefinancierd.

Bedrijfseconomische prikkel

Diverse marktpartijen betwifelen of er een optimale inzet van personeel en materieel mogelijk is als hybride vormen (gedefinieerd als kleinschalig vervoer met inzet voor openbaar vervoer) worden opgenomen in de concessie, maar andere vormen van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer worden uitgesloten. Een optimale inzet van personeel en materieel is vanuit de kosten en baten analyse wel de bedrijfseconomische prikkel voor een marktpartij binnen een optimalisatie.

Sommige partijen geven daarbij wel aan dat de provincie een ontwikkelprikkel mee kan geven aan de hoofdvervoerder voor de ontwikkeling van hybride vormen, zodat de vervoerder een bedrijfseconomische prikkel krijgt om in de door de overheid gewenste richting (mee) te ontwikkelen (zie vorige paragraaf).

Meerdere marktpartijen geven aan integraal de best mogelijke kosten-baten analyse te kunnen maken. Dit kan overigens betekenen dat het vanuit kosten en baten in sommige gevallen beter blijkt om met groot materieel door te rijden, dan om een alternatief aan te bieden. Als de overheid zelf moet sturen op deze bedrijfseconomische component is dat volgens diverse partijen zeer lastig tot onmogelijk bij een contract met meerdere partijen. Partijen geven aan dat bij een lijn- of netwerkconcessie sprake zal zijn van vele interfaces / schakelpunten; deze kunnen vooraf nooit in beton worden gegoten. Een integrale benadering – over vele schakelpunten - vraagt veel expertise en schakelvaardigheid van een overheid tussen verschillende contracthouders. Iedere contracthouder heeft daarbij een eigen (bedrijfseconomisch belang). Daar komt bij dat keuzes vanuit de overheid in die ontwikkeling kunnen leiden tot frictiekosten (stilstand materieel en personeel). Dit vergt volgens partijen tijdig overleg en veelvuldige afstemming.

De vraag die sommige partijen ten slotte stellen is welke prikkel de overheid operationeel (mobiliteitscentrale) zelf hanteert. Hiertoe zou de overheid volgens diverse partijen haar eigen doelen in de strategie gespecificeerd moeten formuleren om te voorkomen dat er juist minder budget in het openbaar vervoer zelf terecht komt.

4 Afbakening concessie

Richtinggevende keuze in de mobiliteitsstrategie van Zeeland is dat het snelle lijn- en dienst-regelingsgebonden openbaar vervoer deel wordt van de openbaar vervoer concessie; het flexibele vraagafhankelijke vervoer (waaronder het gemeentelijke doelgroepenvervoer en deelmobiliteits-concepten zoals deelauto en deelfiets) niet. Zeeland is zoekende om hybride vervoervormen tussen snel lijn- en dienstregelingsgebonden openbaar vervoer en het flexibele vraagafhankelijke vervoer al dan niet onderdeel van de concessie openbaar vervoer te laten zijn.

4.1 Scope van de concessie

De meningen over waar de grens moet liggen tussen het vervoer dat binnen de concessie moet vallen en wat daar buiten is sterk gerelateerd aan de mening waar de rol van regisseur moet liggen.

Alle partijen geven aan dat het belangrijk is om vanuit de reizigers te redeneren. Data- en potentie analyses moeten de basis zijn om te bepalen welk aanbod geschikt is. Maar efficiëntie speelt daarbij ook een rol; marktpartijen ontwikkelen op basis van een bedrijfseconomische prikkel binnen de opgestelde business case. Op- en afschalen binnen een contract met relatief weinig speelruimte geeft volgens diverse partijen relatief veel frictiekosten. Een regisseur moet ruimte hebben om te schakelen en proposities in de markt kunnen zetten, zodat reizigers centraal staan. Daar valt of staat de kwaliteit mee. Verder stellen partijen dat modaliteiten elkaar moeten versterken en niet beconcurreren.

Diverse partijen geven aan dat het in Zeeland gaat om een forse transitie. Een transitie naar een meer flexibel vraagafhankelijk systeem, waarin hybride vormen structureel een rol kunnen spelen. Het kost volgens partijen tijd om de juiste mix te vinden, terwijl het ook toekomstbestendig moet zijn. Er zou volgens partijen continu gezocht moeten worden naar de optimale mix op basis van vervoerbehoefte en op aanbod.

Partijen geven aan dat Zeeland eerst gespecificeerd haar strategie en doelen zou moeten opstellen. Ov moet daaraan bijdragen, voor een langere periode (namelijk de concessieduur).

Gaat Zeeland voor kostenefficiëntie, dan zou volgens partijen, weinig flexibel maar wellicht minder passend vervoer beter aan dat doel kunnen voldoen. Gaat Zeeland voor een passend systeem, dan zou het zo kunnen zijn dat dit duurder is. Als Zeeland dan voor flexibel en passend zou gaan, dan is volgens partijen regie bij één partij die de ontwikkelruimte krijgt het meest efficiënt. Noodzaak volgens partijen is dat Zeeland gespecificeerd beschrijft wat zij van de marktpartij wil, zodat daar een optimale bieding op kan worden gemaakt. De term hybride of flexibel zegt voor partijen zonder gespecificeerde definitie niets.

Meer opnemen dan nu in de concessie: ook meer dan hybride

Sommige partijen geven aan meer vervoer dan nu in de concessie onder te willen brengen, waaronder flexibel vraagafhankelijk vervoer dat nu onder gemeentelijke verantwoordelijkheid valt. Dit zijn marktpartijen die de voorkeur geven aan regie door de hoofdvervoerder over alle vervoer-modaliteiten. Deze marktpartijen geven daarbij overigens aan niet al het vervoer zelf te hoeven uitvoeren. Een concessie met een brede scope biedt volgens deze partijen de mogelijkheid om kostenefficiënt te ontwikkelen. Regie voeren is weliswaar niet alles zelf uitvoeren, maar wel een marktpropositie maken die aantrekkelijk is voor reizigers zonder dat die op systeem / modaliteit

barrières stuiten. Sommige partijen geven hierbij aan voorstander te zijn van een decentralisatie van het spoor in Zeeland, zodat echt integraal ontwikkeld kan worden.

Algemeen wordt door sommige partijen gesteld dat het toevoegen van elkaar vervangende modaliteiten de totale mobiliteitskosten verhoogt, zeker wanneer dit niet binnen het werkveld van 1 contractpartner gebeurt. Bij op- en afschalen door de centrale moet volgens partijen duidelijk zijn dat frictiekosten van mens en materieel (kunnen) ontstaan, die moeten worden afgedekt.

De toegevoegde waarde van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer in de concessie zien sommige partijen - mogelijk in zowel de daluren als in het feederende-net. Met daarbij de hamvraag: Hoe goed kan je dat regelen met het bestaande doelgroepenvervoer? Verschillende marktpartijen geven aan dat eisen als een omrijdfactor van maximaal 1.5 betekenen dat je in de praktijk met de grote afstanden in Zeeland weinig kan combineren. En als je flexibel vraagafhankelijk vervoer – al dan niet in hybride vorm - gaat inzetten voor het voeden van snelle lijnen geldt volgens partijen: Wat je wint aan snelheid en aantrekkelijkheid op kernnet, kun je verliezen aan ophalen. Voor de reiziger ontstaat er onzekerheid in reistijd.

Opnemen hybride vormen

Partijen geven aan dat het opnemen van hybride vormen in de concessie als voordeel heeft dat kan worden op- en afgeschaald op lijnen en dat de afstemming van de dienstregeling op het aanbod van hybride vormen binnen de concessie makkelijker is. Er zijn echter partijen die daar ook een risico in zien; wanneer een hoofdvervoerder eigen lijnen (sub) optimaliseert ontstaat concurrentie tussen modaliteiten in plaats van samenwerking.

Overigens ligt achter de vraag naar het bereiken van efficiëntie volgens meerdere partijen de vraag:

- Welke eisen er gelden aan combinaties tussen kleinschalige vervoervormen: als de omrijdfactor maximaal 1.5 is dan is combineren financieel onaantrekkelijk door de grote afstanden in Zeeland.
- Welke functie heeft het kleinschalige vervoer? Als dat het voeden van snelle lijnen is betekent dit een onzekerheid in reistijd voor de reiziger op de gehele reis.
- Voor wie is het kleinschalige contractvervoer?

Scheiding vast lijn- en dienstregeling-gebonden openbaar vervoer en hybride / flexibel vraagafhankelijk vervoer

Sommige partijen geven aan de uitvoering van vast lijn- en dienstregeling-gebonden openbaar vervoer en dat van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer los te zien. Zij stellen dat het kleinschalige (taxi) vervoer (in de terminologie van de provincie het flexibele vraagafhankelijke vervoer) een andere kostprijs kent dan openbaar vervoer door andere cao's en andere afschrijftermijnen van materieel. Die kostprijs is volgens sommige partijen per definitie lager; het laten uitvoeren van hybride vormen in de concessie zou volgens die partijen dan meer kosten.

Daarbij komt dat hybride vormen buiten de concessie – dus in contracten met materieel dat ook al voor doelgroepenvervoer wordt ingezet – mogelijkheden bieden voor kortere contractduren dan een openbaar vervoer concessie. Diverse partijen stellen dan ook dat, als je als Zeeland niet duidelijk weet waar je naar toe wil en/of wilt meebewegen met ontwikkelingen, kortere contractduren voor het kleinschalige effectiever zijn.

Partijen noemen ook de transitiewens van Zeeland als risico: als Zeeland niet weet of goed kan inschatten welke percentage vast is, ontstaan er bij afschaling veel frictiekosten. Vanuit die optiek zien sommige partijen een onderscheid tussen de uitvoering van vast en vraagafhankelijk (inclusief hybride).

4.2 Scheiding hybride en flexibel vraagafhankelijk vervoer

Indien doelgroepenvervoer buiten de concessie blijft, ontstaan in principe twee vormen van kleinschalig flexibel vraagafhankelijk vervoer: het hybride en het vraagafhankelijke doelgroepenvervoer buiten de concessie. Is er dan meerwaarde om het hybride in de concessie op te nemen, en waarom?

De kernvraag die partijen zich stellen is of er een hogere efficiency te bereiken is door hybride dan alsnog op te nemen in de concessie. Sommige partijen zijn duidelijk en stellen dat, indien geen combinatie mogelijk is met doelgroepenvervoer, het opnemen van hybride in de concessie niet rendabel is; door afstanden en de grootte van de concessie. Andere partijen geven aan dat voor de Zeeuwse situatie niet te kunnen inschatten.

Diverse partijen geven aan dat het combineren van flexibel vraagafhankelijk vervoer en hybride vormen het beste product biedt, tegen de beste kostprijs. In dat geval kan er namelijk optimaal worden gecombineerd: optimale inzet van personeel en materieel. De combinaties worden vooral gezien buiten de spits. Overigens is het daarbij wel de vraag waar en welke prikkel er ligt bij de vervoerder, ofwel rendeert het?

Sommige partijen vragen zich af wat de angst bij de overheid is om doelgroepenvervoer niet onder regie te brengen van een hoofdvervoerder. Is dat de positie van het MKB / lokale ondernemers? In dat geval geven partijen aan dat dat te ondervangen is door te eisen dat een bepaald percentage van het vervoer voor lokale ondernemers moet worden ingezet. Overigens geven diverse partijen aan dat in huidige werkwijze is: hoofdvervoerders al gebruik maken van lokale ondernemers voor een deel van het vervoer.

Partijen vragen zich ook af of een knip tussen hybride openbaar vervoer en doelgroepenvervoer daadwerkelijk altijd mogelijk is: is de ov-reiziger echt een andere reiziger dan die van het doelgroepenvervoer? Als daar een duidelijk onderscheid is, dan is een knip volgens sommige partijen mogelijk. Partijen geven echter aan dat hoe meer knippen je legt – ofwel hoe nauwer de scope van de concessie – hoe minder ruimte er voor een marktpartij is om optimaal te ontwikkelen.

Er is ook een partij die aangeeft dat het ontwikkelen van hybride vormen de toekomst is, maar wel met de rol van uitvoerder los van die van regisseur.

4.3 Is de scope een noodzakelijke voorwaarde om in te schrijven?

Partijen geven aan dat het voor hen op dit moment niet te bepalen is of het opnemen van hybride vormen in de concessie dan wel het uitsluiten daarvan een noodzakelijke voorwaarde is om in te schrijven.

Partijen laten hun keuze voor een inschrijving afhangen van mogelijke omzet, rendement en risico's; belangrijkste uitgangspunt is een gezonde bedrijfsvoering. Als de ene scope van een concessie aantrekkelijker is (i.e. beter past bij de ambities van een bedrijf) dan de andere, dan zal dat volgens partijen meewegen in de beslissing voor inschrijving op een bepaalde concessie. Wetende dat de concessie Zeeland op dit moment tegelijkertijd is voorzien met andere concessies.

Diverse partijen hebben een voorkeur uitgesproken voor regie bij de hoofdvervoerder, ofwel regie over hybride vormen inclusief het flexibele vraagafhankelijke vervoer. Deze partijen zien een scheiding van de vormen als risico voor de aantrekkelijkheid van het vervoer voor de reiziger. Andere partijen hebben een voorkeur uitgesproken om hybride vormen op te nemen in de concessie om dezelfde redenen, maar dan wel concessies in percelen in te delen. De achterliggende reden is de kleinschaligheid van die bedrijven.

5 Ademende concessie

Eind 2024 zullen de aansluitingen tussen het vaste en het flexibele vraagafhankelijke systeem waarschijnlijk nog niet overal voldoende zijn, waardoor in de eerste jaren van een nieuwe concessie de opbouw van het fijnmazige flexibele systeem samen zal gaan met de ombouw naar snelle verbindingen.

Verbindingen uit het huidige busnetwerk kunnen alleen versneld worden wanneer de aansluitingen met het flexibele vraagafhankelijke vervoer is georganiseerd.

Behoeften van reizigers wijzigen ook in combinatie met de opkomst van nieuwe vervoervormen en mogelijke koppeling aan diensten via MaaS.

De concessie moet kunnen ademen met invulling van flexibele vraagafhankelijke vervoervormen; hoe kan de concessie op de transitiewens en op de ontwikkelingen inspelen. Bij ademend wordt daarbij gezocht naar een transitie van het netwerk; op basis van ontwikkelingen en data herhaaldelijk een nieuwe balans zoeken tussen verschillende vervoervormen.

5.1 Ademend

De marktpartijen geven aan dat de basis goed moet worden ingeschat door de provincie: duidelijke kaders vooraf. Ademruimte is voor marktpartijen gerelateerd aan kosten en baten. Concrete (proces)afspraken met open boekcalculaties worden als voorbeelden door partijen genoemd. En goede afspraken over risico-verdeling en bandbreedtes daarin.

Marktpartijen zien een risico in frictiekosten, indien de provincie kaders niet goed kan inschatten. De inschatting in het marktconsultatiedocument ademt een zware transitie. Als partijen moeten investeren in vast personeel en materieel en dan weer moeten afschalen ontstaan kosten (stilstand materieel en personeel). Partijen geven ook aan dat indien gekozen wordt voor een lijnconcessie (bundel buslijnen) de situatie ontstaat dat de hoofdvervoerder te maken krijgt met minder vaste DRU's; de hoofdvervoerder heeft bij afschaling een ander belang dan de vervoerder voor het flexibele vraagafhankelijke ov-deel (die toeneemt). Voor de inzet van een hybride systeem in de transitie is volgens partijen samenwerking en afstemming nodig met een partij die de expertise heeft om vraaggericht richting reizigers te werken en synergievoordelen kan realiseren.

Volgens partijen moet voorkomen worden dat er frictiekosten (personeel en materieel) ontstaan ten gevolge van op- en afschaling. Partijen geven dan ook aan dat het belangrijk is dat de provincie helder moet zijn in de keuzen. Voorafgaand is altijd een inschatting nodig van de opdrachtgever over de bandbreedte vast en flexibel vervoer. Daarbij moeten ook duidelijke afspraken worden gemaakt over de risico-verdeling buiten die bandbreedte.

Partijen geven aan dat er een afsprakenkader moet komen hoe je met elkaar om gaat naar beneden en omhoog in de transitie; ofwel een openboek-calculation. Verschillende marktpartijen geven aan dat het nuttig is na een aantal jaren een herijkingsmoment in te bouwen. Zodat je samen kunt bepalen of uitgangspunten nog opportuun zijn, maar ook om te zien welke ontwikkelingen zijn doorgemaakt en welke kansen er liggen in de koppeling van typen mobiliteitsaanbod en vraag.

Diverse partijen geven aan dat het contracteren van kleinschalig flexibel vraagafhankelijk vervoer kortere contractduren kent dan een openbaar vervoer concessie. Kortere contractduren zijn in de ogen van die partijen een mogelijkheid om op basis van de ontwikkelingen op dat moment goede besluiten te nemen over nieuwe contracten (toedeling vraag aan aanbod).

Diverse partijen wijzen op het recent gestarte onderzoek in opdracht van DOVA en CROW-KPVV over wendbaarheid van concessies, waarmee in de terminologie van Zeeland flexibiliteit wordt bedoeld. Sommige partijen geven aan dat de provincie zou kunnen kiezen voor wendbaarheid als gunningscriterium in een aanbesteding.

5.2 Innovaties / MaaS

Partijen verschillen van mening over de rol van MaaS.

Partijen geven aan dat MaaS alleen van waarde is als er ook aanbod is. Zij geven aan dat MaaS werkt bij veel vraag en aanbod. Partijen geven aan dat MaaS kan zorgen voor een laagdrempelige toegang voor reizigers .

Diverse partijen – zowel concessiehouders als niet concessie houders – geven aan veel ervaring te hebben met de MaaS applicaties en het bij elkaar brengen van partijen. Sommige partijen geven aan dat ook in een kosten plus contract vervoerders goed kunnen meedenken over MaaS applicaties.

Sommige partijen geven aan dat de verantwoordelijkheid voor MaaS en de doorontwikkeling van deelmobiliteit juist niet bij de hoofdvervoerder zou moeten zitten om concurrerende modaliteiten te voorkomen; wel wordt het samen ontwikkelen en bezien hoe je op elkaar kunt aansluiten als deel van de doorontwikkeling gezien.

6 Transitie naar zero emissie

Met het ondertekenen van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer heeft de provincie Zeeland de ambitie dat vanaf 2025 alle nieuwe ov-bussen zero emissie (ZE) zijn en vanaf 2030 álle bussen.

6.1 Mogelijkheden en randvoorwaarden

Alle marktpartijen geven aan dat een volledige transitie naar een emissievrije concessie openbaar vervoer bij de start van de concessie haalbaar is. Sommige partijen stellen echter de wenselijkheid daarvan ter discussie en ook worden belangrijke randvoorwaarden gesteld.

Wenselijkheid

Enkele partijen zetten vraagtekens bij de wenselijkheid van een volledige transitie naar ZE bij de start van de concessie. Dit vanwege de mogelijke afname van het vervoervolume in de eerste jaren van de concessie. Daarom wordt geopperd om een mix van ZE-bussen en bussen op fossiele brandstof in overweging te nemen om flexibel te kunnen blijven, zonder al te hoge frictiekosten. Sommige partijen suggereren om in ieder geval het vervoer met grote bussen zero emissie uit te voeren, maar een uitzondering te maken voor kleinere bussen in eerste vijf jaar van de concessie. Dit vanwege de kortere operationele levensduur van deze bussen. Na vijf jaar zouden deze voertuigen vervangen kunnen worden door busjes die wel aan de ZE-norm voldoen. Marktpartijen geven daarbij aan dat biogas en aardgas goede tussenoplossingen zouden kunnen zijn voor sommige vervoervormen in de transitie naar ZE.

Randvoorwaarden voor ZE

Een belangrijke randvoorwaarde die door de partijen wordt genoemd is de beschikbaarheid van voldoende capaciteit op het openbare hoofdelektriciteitsnet voor de laadvoorzieningen van de elektrische bussen. Ervaring leert dat dit in meer rurale gebieden niet altijd het geval is en er hoge kosten verbonden zijn aan het opvoeren van het vermogen. Sommige marktpartijen geven dan ook een voorkeur aan een combinatie van een aansluiting op het openbare energienet, batterijopslag en lokaal/regionaal opgewekte duurzame energie. Daarbij benadrukken partijen de koploperrol van de provincie Zeeland in het opwekken van duurzame energie en de reeds bestaande samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en netbeheerders.

Marktpartijen stellen dat de beschikbaarheid van stroom geen verantwoordelijkheid van de vervoerder is. Ook de vergunningverlening / vergunningstrajecten en het maken van afspraken met grondeigenaren voor het plaatsen van voorzieningen is volgens vervoerders randvoorwaardelijk en geen verantwoordelijkheid van vervoerders.

Een derde randvoorwaarde is voor meerdere partijen een off balance constructie (materieel en laadinfra). Dit aspect wordt in de volgende paragraaf beschreven.

Beschikbaarheid emissievrije bussen en implementatieperiode

De tijdige beschikbaarheid van voldoende emissievrije bussen vormt volgens sommige partijen een uitdaging. Marktpartijen geven aan dat de implementatieperiode lang genoeg moet zijn. Deze moet volgens veel partijen minimaal een periode van anderhalf jaar beslaan. Als alternatief voor batterij elektrische bussen wordt door partijen gewezen op een brandstofcel-bus gevoed met groene waterstof. Deze heeft als voordeel dat de belasting op het elektriciteitsnet gering is en investeringen

in de tankinfrastructuur relatief laag. Daar staat tegenover dat de Total Cost of Ownership (TCO) van de waterstof bus op dit moment nog significant hoger is dan batterij elektrische bussen en de aanleg van waterstoftankstations speciale aandacht vraagt in termen van vergunningen.

6.2 Off balance constructie

Veel marktpartijen geven aan dat een off-balance financiering van het materieel en laadinfrastructuur een noodzakelijk voorwaarde is om in te schrijven, onafhankelijk van de uiteindelijke financieringsvorm. Dit door de hoge en toenemende financieringskosten van ZE-materieel. Bovendien gaat het volgens partijen niet enkel om een bus, maar om een totaalsysteem van voertuigen, laadinfra en software die integraal aangeschaft moet worden. Slechts één partij geeft aan geen voorkeur te hebben voor een off-balance constructie of alternatieve financieringsvormen. Deze partij stelt daarbij wel de randvoorwaarde dat er voldoende tijd is om de investering terug te verdienen.

De introductie van ZE-vervoer brengt hoge investeringen met zich mee die volgens partijen een langere afschrijvingsduur rechtvaardigen dan ene concessieduur van 10 jaar. Inconsistentie tussen afschrijvingsduur en concessieduur leidt volgens marktpartijen tot de noodzaak van een overname-regeling van materieel en laadinfrastructuur. Als voordeel van een voorwaardelijke garantstelling (tripartite overeenkomst) wordt door partijen gewezen op de lagere financieringslasten, waardoor er meer ruimte ontstaat voor het ov-product. Bovendien wijzen de marktpartijen op het voordeel dat materieel beschikbaar blijft als de concessiehouder tussentijds wegvalt door een faillissement.

Eén van de marktpartijen geeft de voorkeur aan het opzetten van een Special Purpose Vehicle (SPV). Hierbij wordt het eigendom en de exploitatie van materieel laadinfra gesplitst en ondergebracht in de SPV, die fungeert als leasemaatschappij. Volgens de marktpartij draagt dit bij aan het optimaal prikkelen van voertuigleveranciers om met nieuwe asset modellen te komen.

7 Concessieduur

De meeste partijen geven de voorkeur aan een lange concessieduur die aansluit bij de levensduur van grote bussen. Zij stellen dat een investering terugverdientijd vergt. Wettelijk kan dan 15 jaar. Bijna alle partijen geven aan een periode van 10 – 15 jaar gegeven de huidige financieringsvorm noodzakelijk te achten. Een periode van 15 jaar sluit aan bij de levensduur van een elektrische bus.

Een kortere concessieperiode dan 15 jaar betekent dat er een overnameregeling op busmaterieel zit. Diverse partijen geven aan dat bij een alternatieve financieringsconstructie – waarbij Zeeland de garantie afgeeft dat bussen verplicht overgenomen moeten worden – de concessieduur van 8 - 10 jaar zou kunnen passen. Sommige partijen benoemen daarbij ook dat bij batterij-elektrische bussen de levensduur van de batterij een belangrijk aspect is; die is momenteel 7 – 8 jaar.

Aandachtspunten die partijen benoemen bij de overnameregeling zijn dat onderhoud en staat van het materieel goed moeten zijn (geregeld). Sommige partijen geven aan dat zij bij een alternatieve financieringsstructuur het prettig vinden om zelf voertuigen en systemen te kiezen.

Door alle partijen wordt gesteld dat de operationele levensduur voor kleinschalig materieel circa 5 jaar is. En dat daar met kortere contractduren dan in het openbaar vervoer kan worden gewerkt. Door tegelijkertijd met herijkingsmomenten in een concessie openbaar vervoer te werken, kunnen deze contracten worden afgestemd op ontwikkelingen op dat moment.

8 COVID-19

De marktpartijen geven aan dat de COVID-19-pandemie een belangrijke invloed heeft op hun interesse in de uitvoering van openbaar vervoer in Zeeland in de nieuwe concessieperiode.

Marktpartijen geven aan dat er eerst een oplossing moet zijn voor de lopende concessies voordat nieuwe contracten worden aangegaan. Er moet weer sprake zijn van een gezonde bedrijfsvoering binnen bestaande concessies, voordat nieuwe contracten kunnen worden aangegaan. Oplossingen hiervoor worden verkend in een landelijk traject, waarbij transitieplannen worden gemaakt op concessieniveau.

Partijen geven ook aan dat COVID-19-risico's van aanbestedingen heeft blootgelegd. Partijen kijken strikter naar te behalen rendement en beheersbaarheid van risico's in een aanbesteding. Marktpartijen geven aan dat de COVID-19-pandemie heeft aangetoond dat externe risico's (dit zijn risico's buiten de invloedssfeer van de marktpartij) niet beheersbaar zijn door marktpartijen en een effect heeft op de business case die niet kan worden ingeschat. Zij geven aan dat deze externe risico's voor de vervoerder tot een minimum beperkt moeten worden.

Verder geldt dat door de grote verliezen die geleden zijn door de COVID-19-pandemie, er minder bereidheid is bij vervoerders om grote risico's te nemen. Daarbij geven marktpartijen aan dat de kans bestaat dat op het moment dat de aanbesteding op de concessie Zeeland moet worden gemaakt, de COVID-19-effecten nog slecht in te schatten zijn en er daardoor een slechte risico inschatting gemaakt kan worden. Concrete afspraken over risico-verdelingen zijn dan ook belangrijk; daarbij wordt strikt gekeken naar welke risico's beheersbaar zijn. Als concrete afspraken over een risicoverdeling niet mogelijk zijn en/of de beheersbaarheid van risico's door een vervoer niet duidelijk beschreven zijn, dan worden de risico's verdisconteerd in de inschrijving of kunnen marktpartijen besluiten het risico in zijn geheel niet aan te gaan.

Partijen wijzen ook op de mogelijk blijvende effecten als gevolg van COVID-19. Het is de verwachting dat de reizigersvraag zich in de komende jaren zal herstellen, maar daar staat tegenover dat het reisgedrag waarschijnlijk structureel anders zal zijn. Hierdoor wordt het voor vervoerders veel moeilijker om lange termijn prognoses te maken van reizigersaantallen en -stromen. Bij de transitie betekent dit dat er sprake kan zijn van frictiekosten bij op- en afschaling; daar moeten vooraf concrete afspraken over worden gemaakt.

Ten slotte heeft COVID-19 een effect op de marktspanning. Door COVID-19 zijn andere concessies – die eerder dan december 2024 zouden worden aanbesteed – uitgesteld. Dit betekent dat er een stuwmeer aan concessies op de markt wordt voorzien in december 2024. De aantrekkelijkheid van de concessie Zeeland wordt meegewogen ten opzichte van die andere concessies; capaciteit wordt gericht ingezet.

9 Aanbestedingsprocedures

Ontwikkelingen op mobiliteitsgebied gaan zo snel dat zowel in het aanbestedingsproces openbaar vervoer, als in de uitvoering van het openbaar vervoer gezocht wordt naar mogelijkheden om flexibiliteit samen met de openbaar vervoerder te ontwikkelen en in te vullen. Flexibiliteit is voor Zeeland een belangrijk aspect; er moet ruimte zijn voor ontwikkelingen zoals autonoom rijdende voertuigen, de concessie moeten kunnen ademen met invulling van flexibele vervoervormen en er moet ruimte zijn voor innovaties. Flexibiliteit is voor de provincie dan ook een belangrijk aspect. Een mogelijkheid om deze uitgangspunten van flexibiliteit in de uitvoering te waarborgen, is door hier reeds bij de aanbesteding de juiste voorwaarden voor te scheppen.

In theorie zijn er verschillende typen procedures in de aanbestedingsfase:

- De (niet) openbare Europese aanbesteding (reguliere procedure)
- De concurrentiegerichtte dialoog
- Mededingingsprocedure met onderhandeling

9.1 Typen

Niet alle geconsulteerde marktpartijen zijn bekend met de hiervoor genoemde typen aanbestedingsprocedures. In aanbestedingen in het openbaar vervoer in Nederland is namelijk nooit gewerkt met de concurrentiegerichtte dialoog of de mededingingsprocedure met onderhandeling. Partijen zien dan ook vooral risico's in een andere manier van aanbesteden. Dit heeft twee aspecten:

Tijd

De vraag die partijen zich stellen is of een andere aanbestedingsvorm past in de doorlooptijd van de provinciale planning. Een andere aanbestedingsvorm dient namelijk juridisch goed te worden geborgd, en de provincie dient gericht te weten wat ze wil bereiken met die aanbestedingsprocedure.

Inhoud

Diverse partijen geven aan dat ov complex is omdat het verschillende aspecten omvat. Er moet dus heel goed worden bedacht hoe die verschillende aspecten in een procedure worden meegenomen.

Reguliere aanbestedingsprocedure

Veel van de geconsulteerde partijen geven de voorkeur aan de bij hen bekende aanbesteding. De keuze voor een aanbesteding hangt voor deze partijen samen met de gewenning en routine die ontstaan is rond de aanbestedingsprocedure. Dit resulteert in minder (juridische) risico's en benodigde tijd en energie. Er worden vraagtekens gezet of er wel voldoende tijd is voor een andere procedure gegeven de ingang van de nieuwe concessie per december 2024. Partijen wijzen er overigens ook op dat de aanbesteding, zoals deze in het ov wordt ingezet, veelal star is. Er moet worden voorkomen dat een partij de intenties moet interpreteren uit een bestek. Intenties moeten duidelijk zijn. Diverse partijen geven aan dat het aan te raden is een toelichtingsbijeenkomst te organiseren, waarin de provincie haar intenties kan toelichten en partijen vragen kunnen stellen.

Concurrentiegerichtte dialoog en mededinging met onderhandeling

Een aantal marktpartijen neigt steeds meer richting een concurrentiegerichtte dialoog of mededinging met onderhandeling, ondanks het ontbreken van ervaring met deze procedures. Zij wijzen daarbij op de onzekere situatie rond COVID-19 en de uitdagingen voor het ov in zijn algemeenheid

en specifiek die in Zeeland. Door te kiezen voor een concurrentiegericht dialogo ontstaat daarbij het voordeel dat vervoerders en de provincie snel met elkaar het gesprek kunnen aangaan om visies op de situatie en oplossingen met elkaar te delen. Indien de overheid eigenlijk nog niet weet wat ze wil, kan de dialoog of mededingingsprocedure bruikbaar zijn om visies en oplossingen scherp te krijgen. Deze dialoog tussen concessieverlener en vervoerder zou er aan bij dragen dat er in co-creatie een geaccepteerde en uitvoerbare concessie ontstaat, waardoor er sprake is van een lager risicoprofiel.

Andere partijen wijzen op de risico's verbonden aan het aangaan van een samenwerking tijdens de aanbestedingsfase, waardoor de vervoerder in de rol van adviseur terecht kan komen en door concurrenten beticht kan worden van voorkennis. Een belangrijk aandachtspunt bij deze procedure is dan ook het bewaken van het level-playing field en het voorkomen dat informatie uit een gesprek direct of indirect gedeeld wordt met een andere gegadigde. Daarbij wijzen sommige partijen erop dat zo lang er geen offerte is ingediend, partijen terughoudend zijn om hun visie neer te leggen indien dit in alle openheid gebeurt.

Alle marktpartijen geven aan dat het anders doen dan wat tot nu toe in aanbesteden is gedaan, risico's met zich meebrengt. Tegelijkertijd wordt door partijen de vraag gesteld waarom het in het buitenland of in de wereld van de infrastructuur wel kan en bij ov niet. Bovendien zijn er partijen die, gelet op de huidige onzekere tijden, het juist een goed moment zouden vinden om te kiezen voor een andere vorm van aanbesteden.

Alle partijen geven aan dat de procedure juridisch wel goed ingeregeld moet worden. Ov betreft verschillende aspecten, die je zuiver met elkaar moet kunnen vergelijken tussen bedrijven.

9.2 Flexibiliteit per type

Flexibiliteit of ademruimte is volgens veel marktpartijen niet afhankelijk van het type procedure. Je kunt een aanbesteding doen met een heel flexibel contract, terwijl je een concurrentiegericht dialogo hebt gedaan die uitmondt in een dichtgetimmerd contract. Belangrijker zijn volgens de partijen de (financiële) kaders in de concessiedocumenten als voorwaarde voor de gewenste flexibiliteit. Oftewel, aan welke voorwaarden moeten vervoerders voldoen en was is de financiële impact die deze veranderingen met zich mee brengen?

Daarbij geven partijen aan dat het belangrijk is dat de gewenste flexibiliteit of ademruimte goed omschreven en ingekaderd worden in de bestekken. Marktpartijen geven aan soms bestekken te zien, waarbij de intentie niet in de gunning terugkomt of hele ambitieuze strategieën die niet gespecificeerd zijn vertaald waardoor de intentie en de gunning onduidelijk blijven. Een bestek moet volgens de partijen zekerheid bieden, zonder alles helemaal dicht te timmeren. Er moet volgens marktpartijen in de uitvoering ruimte zijn om in co-creatie te ontwikkelen en er wordt geopperd om flexibiliteit in te bouwen door een herijking van het programma van eisen om de zoveel jaar. Daarbij wordt door partijen gewezen op de landelijke verkenning die loopt naar de wendbaarheid van concessies.

10 Overig

Het aantal ingeschatte DRU's in het marktconsultatiedocument voor het vaste vervoer is laag. Enkele partijen spreken hun zorg uit dat onderaannemers hierdoor niet meer als onderaannemer worden ingezet. In dat geval is het mede afhankelijk van het rendement, risicoprofiel en de besteisen (waaronder omzeteisen) of een partij als hoofdaannemer kan en gaat inschrijven.

De marktpartijen hebben aangegeven antwoorden te hebben gegeven in deze marktconsultatie met het vooruitzicht dat er herstel is in lopende concessies en dat lopende concessies daadwerkelijk zijn hersteld op het moment van inschrijving.

Bijlage 1. Marktconsultatiedocument

Deze is separaat bijgesloten.

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas

De nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit

6-6-2021



Opdrachtgever	Provincie Zeeland
Titel rapport	De nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit
Kenmerk	009118.27052021.R1.01
Datum publicatie	6 juni 2021
Projectteam Goudappel & APPM	Goudappel: Arthur Scheltes, Hendrik Bouwknecht, Ellis van Gorp APPM: Ronald de Haas, Peter Krumm, Bas Scholten
Begeleidingsteam	Steven Meerburg (Provincie Zeeland, tevens opdrachtgever), Eric Caspers (Gemeente Schouwen-Duiveland), Henk Rhebergen (Gemeente Veere), Peter Verburg (Samenwerkingsverband Welzijnzorg Oosterschelderegio), Paul Eversdijk (Provincie Zeeland), Peter van de Kerkhove (Gemeente Terneuzen), Kees Meijboom (Gemeente Tholen)
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	9
1.1 Uitgangspunten uit de Richtingennotitie	9
1.2 Uitwerking van de Zeeuwse mix van mobiliteit	10
1.3 Aanvullende trends en aandachtspunten in de uitwerking	10

2. Inzicht in de prestaties van de huidige Zeeuwse mobiliteitssystemen	13
2.1 Opbouw huidige mobiliteitssysteem	13
2.1.1 Het Zeeuwse OV-systeem	13
2.1.2 Huidige vormen van flexibel en fijnmazig vervoer	16
2.1.3 Vrijwilligersinitiatieven	17
2.1.4 Doelgroepenvervoer	18
2.2 Bepalen van de financiële schuifruimte voor flexibel en fijnmazige mobiliteit	21
2.2.1 Verdiepende analyse OV	21
2.2.2 Totaalbeeld financiële schuifruimte OV	23
2.2.3 Verdiepende analyse doelgroepenvervoer	24
2.3 Totaalbeeld financiële schuifruimte	27
2.4 Doelmatige Flexibele en fijnmazige mobiliteit	27

3. Contouren van de Zeeuwse mix van Mobiliteit	30
3.1 Doelen Zeeuwse mix van mobiliteit	30
3.2 Schematisch totaalbeeld	30
3.3 Snel en effectief OV	31
3.4 Hoe ziet de flexibele en fijnmazige mobiliteit eruit?	33
3.4.1 Flexibel en fijnmazig in algemene zin	33
3.4.2 Specifieke regionale kenmerken voor flexibele en fijnmazige mobiliteit uit de werksessies	35
3.4.3 Doelgroepenvervoer	36
3.4.4 Toerisme	37

4. In 10 stappen: de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit	38
4.1 Het huidige mobiliteitssysteem is niet langer houdbaar	38
4.2 Het OV-netwerk moet zeker bestaan uit meer dan alleen hoofdlijnen tussen de grootste kernen	38
4.3 Voor een deel van de huidige OV-reizigers is lopen en fietsen een acceptabel alternatief	39

4.4	Flexibele en fijnmazige mobiliteit als aanvulling op een sterke hoofdstructuur	39
4.5	Flexibele en fijnmazige mobiliteit is meer dan een vangnet voor "vervallen" OV-reizigers	39
4.6	Deelmobiliteit is (grotendeels) een marktactiviteit	40
4.7	Vrijwilligersinitiatieven bieden veel meerwaarde	40
4.8	Spreiding van scholierenspits levert het onderwijs een grotere kans op behoud van goed OV op	40
4.9	Doelgroepenvervoer is binnen de huidige randvoorwaarden relatief efficiënt	41
4.10	Toerisme vergt een eigen aanpak	41

Bijlage A. Vervoerstromen inzichtelijk 43

Bijlage B. Aanvullende statistieken WMO-vervoer 47

Managementsamenvatting

Voor u ligt het adviesrapport 'De nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit'. In het rapport geven APPM en Goudappel hun visie op hoe, op basis van de Richtingennotitie, het mobiliteitssysteem kan worden aangepast om te borgen dat ook in Zeeland de inwoners en bezoekers in de toekomst op een prettige en betaalbare manier kunnen reizen van A naar B. Het advies is in het voorjaar van 2021 opgesteld in nauwe samenwerking met ambtenaren van de provincie en een afvaardiging van de gemeenten in Zeeland.

In november 2020 heeft de provincie Zeeland in haar Richtingennotitie Slimme Mobiliteit een schets neergezet van vijf ontwikkelrichtingen voor slimmer, duurzamer en een meer toekomstvast mobiliteitssysteem. Er zijn meerdere aanleidingen die vragen om deze transitie: van demografische veranderingen tot maatschappelijke veranderingen. Het huidige mobiliteitssysteem, met een uitgebreid OV-netwerk van grote bussen, is gezien deze ontwikkelingen in de toekomst niet meer houdbaar en betaalbaar. Het moet dus echt anders. Het systeem moet de transitie maken van 'ik pak overal de bus' naar 'ik loop of fiets naar een hub om vanaf daar met het snelle OV-netwerk te reizen. In dit rapport worden de contouren voor deze nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit uitgewerkt.

Analyses van het huidige systeem

Het huidige OV-systeem in Zeeland bestaat, naast de trein en de ferry, uit een gelaagd netwerk van reeds redelijk gestrekte lijnen. Een groot deel van de reizigers (meer dan 60%) betreft scholieren en studenten en jaarlijks zijn er ongeveer 6,5 miljoen instappers en een gemiddelde ritlengte van 15km. De provincie draagt per jaar ongeveer €15 miljoen bij aan het uitvoeren van de huidige concessie.

Aanvullen op het OV per trein, ferry en bus heeft Zeeland diverse vormen van flexibel en fijnmazige vervoer. Dit betreft onder andere een redelijk uitgebreid netwerk van buurtbussen, met name uitgevoerd door vrijwilligers, en de haltetaxi. Daarnaast zijn er enkele deelsystemen en mobiliteits-initiatieven zoals SD op Weg. Naast het reguliere OV-systeem is er een gezamenlijk systeem voor het WMO-vervoer. In het WMO-systeem worden jaarlijks zo'n 0,3 miljoen reizigers vervoerd, met een gemiddelde ritlengte van 8,6 km. Ook voor dit systeem is de overheidsbijdrage jaarlijks zo'n €15 miljoen, uit de gemeentelijke budgetten. Het vervoer is relatief efficiënt georganiseerd, waarbij de combinatiegraad enigszins beperkt wordt door de korte ritten, lange afstanden tussen de ritten en verscheidenheid aan indicaties.

In de analyses is onderzocht wat de schuifruimte is die kan ontstaan door te zoeken naar optimalisaties in het OV en WMO-vervoer. Met die schuifruimte kan budget beschikbaar komen voor verder uitbreiding van de flexibel en fijnmazige opties in de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Uit de analyses van het OV is geconcludeerd dat er enige ruimte is in het versnellen van enkele lijnen. De financiële effecten zijn het sterkst daar waar de frequentie hoog is en het aantal reizigers groot is. Daarnaast ontstaat er ruimte als er een ander busnetwerk wordt uitgewerkt wat meer gericht is op dikkere reizigersstromen. In drie scenario's is er een netwerk van verbindingen geschetst, van een kernnet met een aanvullend-1 en aanvullend-2 lijnennet. Ook in het netwerk van scholierenlijnen zijn aanpassingen te doen. Daarnaast is een beknopte analyse uitgevoerd van de schuifruimte die kan ontstaan bij het optimaliseren van het WMO-vervoer. Mede door de aard van het vervoer blijkt de schuifruimte in dit type vervoer beperkt,

maar enige winst is te behalen in het integraal aansturen en verder combineren van de verschillende stromen en het aanbieden van OV-alternatieven waar dat mogelijk is.

De analyse geeft aan dat er met name vanuit aanpassingen in het OV-netwerk een schuifruimte van €2,5 tot 3,5 miljoen te bereiken is, waarmee een verdere invulling gegeven kan worden aan flexibele en fijnmazige alternatieven.

Contouren van de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit

De nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit moet vernieuwend, betaalbaar en toekomstbestendig zijn en kwaliteit bieden voor de reiziger. De flexibele en fijnmazige onderdelen van de mix moeten integraal worden beschouwd met de sterke hoofdstructuur van trein, veer en bus. Het nieuwe OV-systeem zal meer gericht zijn op de dikkere reizigersstromen en snellere verbindingen op de lange afstanden. Dit betekent ook dat de bus op een aantal plaatsen niet meer door de kern rijdt maar een halte krijgt aan de rand. De ruimte die ontstaat door minder ritten te rijden met magere bezetting kan worden gebruikt voor verdere uitbreiding van het flexibele en fijnmazige vervoerssysteem.

De reiziger zal, met een MaaS-app, een goede en gemakkelijkere keuze gaan maken tussen de verschillende mobiliteitsvormen. Fietsen en lopen naar een hub of halte met goede voorzieningen wordt gebruikelijker. Ook kan gebruik gemaakt worden van al dan niet elektrische deelfietsen, deelauto's, vraagafhankelijk vervoer en natuurlijk een breder scala aan lokale en vrijwilligersinitiatieven. De buurtbussen, het WMO-vervoer en de haltetaxi completeren, waar mogelijk goed geïntegreerd met elkaar, voor die gebieden en doelgroepen waar het niet anders de nieuwe mix. Met het brede aanbod aan fijnmazige opties worden voor reizigers meer bestemmingen (sneller) bereikbaar.

De invulling kan regionaal verschillen. Op Schouwen-Duiveland en Tholen werken de vrijwilligersinitiatieven nu al erg goed, dus die verdienen daar in ieder geval stevige ondersteuning. En de locatie van een beperkt aantal hubs kan daar in

samenspraak met de regio waarschijnlijk snel worden gedefinieerd. In Walcheren is de afstand tot bepaalde bestemmingen voor jongeren in een aantal gevallen goed te doen met een (elektrische) fiets, maar voor ouderen vaak te ver. Hier zal dus wat zwaarder moeten worden ingezet op een systeem met b.v. haltetaxi. En mogelijk biedt de combinatie met het grote aantal toeristen hier mooie kansen. In Noord- en Zuid-Beveland is de spoorlijn een sterke mobiliteitsdrager die bijvoorbeeld met deelfietsen en buurtbussen beter uitgenut kan worden. In Zeeuws-Vlaanderen zijn de afstanden voor de fiets vaak wat te groot, waardoor daar vrijwilligersinitiatieven en buurtbussen of haltetaxi's interessant zijn voor uitwerking van de mix.

De nieuwe Zeeuwse mix in 10 stappen

De conclusies en aanbevelingen voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit zijn in de volgende 10 stappen samengevat.

1. *Het huidige systeem is niet langer houdbaar*
De onder druk staande betaalbaarheid van het huidige OV in Zeeland staat én maatschappelijke en technologische ontwikkelingen vragen nadrukkelijk om een nieuwe invulling van het collectief personenvervoer in Zeeland.
2. *Het OV-netwerk moet meer zijn dan alleen hoofdlijnen tussen de grootste kernen*
Naast de hoofdlijnen dient een aanvullend net verbindingen te maken tussen strategische kernen en punten om voldoende basis en massa te bieden voor een succesvol flexibel en fijnmazig systeem.
3. *Fietsen en lopen is voor een deel van de OV-reizigers een acceptabel alternatief*
In het huidige OV is een aanzienlijk aantal ritten relatief kort. Bovendien is een groot deel van de reizigers scholier of student. Lopen en fietsen kan dus een alternatief zijn en moet een sterke basis in het mobiliteitssysteem.
4. *De reiziger kan kiezen uit flexibele en fijnmazige oplossingen in de mix*
Het flexibele en fijnmazige deel van de Zeeuwse mobiliteitsmix is een verzameling passende mobiliteitsoplossingen, waarbij betrouwbaarheid, beschikbaarheid, integraliteit, gemak en vindbaarheid belangrijke eigenschappen zijn.

5. *Flexibele en fijnmazige mobiliteit kan ook nieuwe reizigers trekken*

De flexibele en fijnmazige onderdelen van de mix zijn niet alleen om 'vervallen' OV-reizigers op te vangen maar bieden met een goede integrale en regionale invulling ook kansen om meer bestemmingen (sneller) bereikbaar te maken.

6. *Deelmobiliteit is grotendeels een marktactiviteit*

De kracht van de mix zit in de optelsom van verschillende systemen.

Deelmobiliteit is grotendeels een marktactiviteit maar, zeker in de Zeeuwse context, is het van belang te kijken welke rol de overheid kan pakken en welke combinaties er mogelijk zijn met het bedrijfsleven en de toeristische sector.

7. *Vrijwilligersinitiatieven bieden veel meerwaarde*

De in bepaalde delen van Zeeland goed ontwikkelde vrijwilligersinitiatieven hebben hun meerwaarde bewezen, breder dan alleen in mobiliteit. Dit soort initiatieven verdient steun en navolging in overige delen van Zeeland.

8. *Spreiding van de scholierenspits helpt het OV en het onderwijs*

Een betere spreiding van de schooltijden zou het OV betaalbaarder maken maar ook de scholen en scholieren een betere kans bieden op behoud van goede vervoersmogelijkheden.

9. *Doelgroepenvervoer is binnen de huidige randvoorwaarden relatief efficiënt*

Door de regionale samenwerking is het doelgroepenvervoer als systeem reeds relatief goed georganiseerd. Het vervoer is echter per reiziger wel relatief duur, dus het blijven zoeken naar optimalisaties is wenselijk.

10. *Toerisme vergt een eigen aanpak*

De toerist heeft een afwijkend mobiliteitsgedrag en – behoefte. Tegelijkertijd is ontstaan er in de nieuwe Zeeuwse mix ontstaan mogelijk nieuwe kansen om ook toeristen te faciliteren.



1. Inleiding

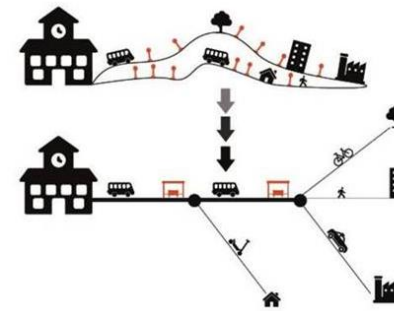
In november 2020 heeft Gedeputeerde Staten de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit aangeboden aan Provinciale Staten, gemeenten, waterschap en alle andere partners die hebben meegedacht en meegewerkt bij het opstellen van deze notitie. In de periode tot en met de zomer van 2021 zal de provincie samen met de partners de verschillende onderdelen van de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit uitwerken in de Regionale Mobiliteitsstrategie.

1.1 Uitgangspunten uit de Richtingennotitie

In de Richtingennotitie zijn de ontwikkelingen op het gebied van personenmobiliteit beschreven. Tevens worden er vijf richtingen benoemd die belangrijk zijn voor de toekomst van de mobiliteit in Zeeland. Een van deze richtingen is het uitwerken van een nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit. De belangrijkste redenen om een daadwerkelijk nieuwe invulling te vinden voor de personenmobiliteit in Zeeland zijn:

- het gebruik van het openbaar busvervoer neemt naar verwachting af;
- het aantal jongeren in de middelbare schoolleeftijd neemt af;
- het gebruik van de e-bike neemt toe;
- en ouderen blijven langer autorijden.

Deze ontwikkelingen zetten de betaalbaarheid van het OV-systeem onder druk, waardoor het huidige busnetwerk steeds minder kan voorzien in de behoefte die de reiziger heeft.



Figuur 1: Transitie van ontsluitende langzame, weinig frequentie lijnen met veel haltes, naar snelle frequente lijnen met minder haltes, voor- en natransport en goede haltevoorzieningen

De uitdaging is daarom om te komen tot een nieuwe mix van Zeeuwse mobiliteitsoplossingen, waarbij:

- de reiziger zo veel mogelijk loopt of fietst bij korte verplaatsingen;
- alternatieve mobiliteitsinitiatieven worden gefaciliteerd naast de eigen auto of fiets;
- flexibele fijnmazige mobiliteitsoplossingen zorgen voor alternatieve vervoersmogelijkheden;
- en de reiziger die afhankelijk is van extra voorzieningen (zoals in het WMO-vervoer) ook een mogelijkheid heeft voor passend en betaalbaar vervoer.

Daar waar er voldoende reizigersstromen blijven, is er ruimte en budget voor comfortabel, snel en frequent bus-, boot en treinvervoer.

In de Richtingennotitie zijn daarbij de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

- *We faciliteren, aanvullend op eigen vervoer, een flexibel vraagafhankelijk vervoersaanbod, zodat iedere reiziger een passende mogelijkheid heeft om van deur tot knooppunt en van knooppunt tot bestemming te komen.*
- *We garanderen de deur-tot-deur-reis voor kwetsbare reizigersgroepen. Dit wordt gecombineerd met een beperkter maar hoogwaardiger netwerk van vaste snelle verbindingen (bus en trein) tussen de grote knooppunten en steden buiten Zeeland.*
- *We creëren een Zeeuwse basis met ruimte voor regionaal (en seizoensgebonden) maatwerk dat regionaal wordt uitgewerkt.*

Met dit uitgangspunt is een proces gestart om deze nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit, samen met alle betrokken partijen, uit te werken.

1.2 Uitwerking van de Zeeuwse mix van mobiliteit

In de afgelopen maanden hebben de adviesbureaus APPM en Goudappel in opdracht van de provincie Zeeland en samen met de gemeenten, voorliggend advies opgesteld over een toekomstbestendige inrichting van een Zeeuwse mobiliteitsmix. In deze opdracht hebben zij een nadere verkenning uitgevoerd naar de wijze waarop, met de bouwstenen *Flexibel en fijnmazig vervoer* en *Snelle OV-verbindingen*, invulling kan worden gegeven aan de ambitie van een nieuwe Zeeuwse mobiliteitsmix. In meerdere werksessies is intensief overleg gevoerd en van gedachten gewisseld over een passende en effectieve combinatie van deze bouwstenen.

De provincie Zeeland en de betrokken gemeenten in Zeeland onderkennen met elkaar de noodzaak om te werken aan een nieuw, toekomstbestendig en klantvriendelijk mobiliteitsaanbod. Een aanbod dat op punten anders moet zijn dan het huidige aanbod. De huidige OV-concessie is verlieslatend en de kosten voor het doelgroepenvervoer gaan naar verwachting verder stijgen de komende jaren als gevolg van de vergrijzing. Ook de steeds verder uiteenlopende

mobiliteitswensen van verschillende doelgroepen zoals scholieren, toeristen en WMO-geïndiceerden maakt dat aanpassingen in het huidige aanbod nodig worden geacht. Eerder dit jaar concludeerde ook de Rekenkamer Zeeland dat iedereen weliswaar in Zeeland overal met het openbaar vervoer kan komen, maar dat de reistijden en andere aspecten onvoldoende aansluiten bij de wensen en behoeften van reizigers.

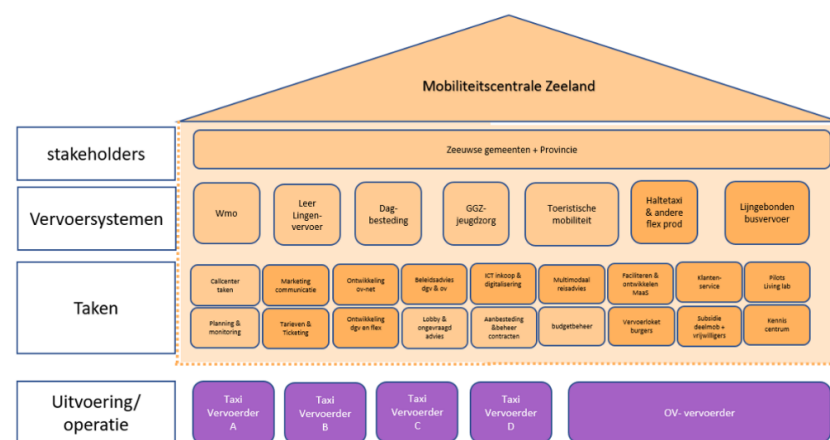
Om daadwerkelijk te komen tot een nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit is het nodig om het bestaande en nieuw mobiliteitsaanbod beter op elkaar af te stemmen en in samenhang door reizigers te laten gebruiken. Door het zoeken naar synergie in bestaande budgetten voor collectief vervoer van provincie en gemeenten én actiever in te spelen op nieuwe mogelijkheden, is de ambitie met hetzelfde budget meer kwaliteit voor de reiziger te kunnen bieden. Op die manier moet, met een netwerk van snelle OV-bussen, een mix van flexibele mobiliteitsoplossingen (zoals deelfietsen, buurtbussen, haltetaxi's, etc.) en goede knooppunten om de verschillende oplossingen met elkaar te combineren, ook in de kleine dorpen buiten de hoofdroutes goede vervoersopties beschikbaar zijn. De nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit draagt daarmee dan ook bij aan het op meer tijden en beter bereikbaar en toegankelijker maken van voorzieningen en bestemmingen in Zeeland.

1.3 Aanvullende trends en aandachtspunten in de uitwerking

Bij de uitwerking van de nieuwe mix, moeten relevante ontwikkelingen en trends in het achterhoofd worden meegenomen. Een aantal van deze trends en ontwikkelingen zijn reeds goed beschreven in de Richtingennotitie.

Zo wordt voor de doorontwikkeling van de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland (GVZ) tot Mobiliteitscentrale Zeeland een apart adviestraject doorlopen. Deze doorontwikkeling biedt de mogelijkheid om invulling te geven aan zowel het

opdrachtgeverschap voor zowel het bestaande doelgroepenvervoer als het flexibel vraaggestuurd vervoer. Hoewel in eerder onderzoek is geconcludeerd dat er mogelijkheden zijn om meer vervoer van WMO en OV te combineren, vraagt het succesvol realiseren van een nieuwe Zeeuwse mobiliteitsmix dat er daadwerkelijk ook breder gebruik gemaakt gaat worden van beschikbare modaliteiten en dat de voertuigen die vanuit verschillende contracten beschikbaar zijn beter worden benut.

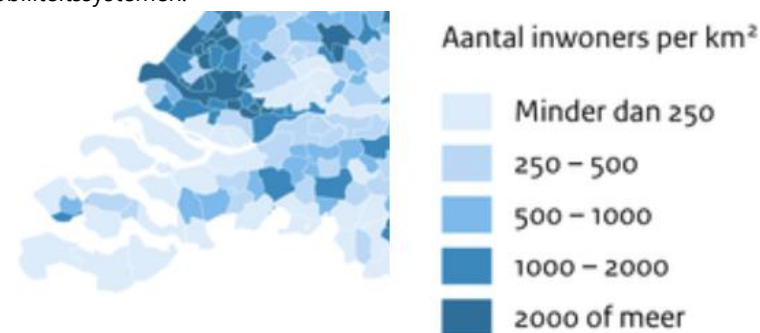


Figuur 2: Opzet mobiliteitscentrale Zeeland

Een andere relevante ontwikkeling is de digitalisering van het vervoer. Het ontsluiten van reisinformatie en eenvoudig gebruik van uniforme vervoerbewijzen voor alle modaliteiten voor draagt ook bij aan het succes van een nieuwe mix voor reizigers. Dit sluit ook aan bij de ambitie om in 2022 te kunnen beschikken over een Mobility as a Service app voor reizigers in Zeeland. Er is in 2019 gestart met 7 nationale pilots voor MaaS-apps, die ongeveer 2-3 jaar duren. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en 7 regio's hebben die ontwikkeld. Elke pilot heeft een andere focus op een beleidsdoel of doelgroep. In de apps komt zoveel mogelijk vervoersaanbod dat de reiziger zelf kan plannen, boeken en betalen. Verwacht wordt dat de MaaS apps al in 2021 landelijk beschikbaar komen.

Ook de plek van toeristen in de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit is een aandachtspunt in het proces van uitwerking. Welke reisbehoeften hebben toeristen en wat voor mobiliteitsoplossing sluit daarbij aan? En belangrijker nog: in hoeverre kunnen deze eigenschappen gecombineerd worden met de mobiliteitsoplossingen in de nieuwe mix, of is de conclusie dat het bedienen van toeristen een andere aanpak vraagt dan 'reguliere' reizigers?

Een ander relevant uitgangspunt in de analyse is de geografische en demografische feitelijke situatie in Zeeland. Realiteit is namelijk dat het borgen van de complete geografische toegang tot openbaar vervoer en de ambitie tot het breed uitzetten van deelmobiliteit in een provincie met relatief weinig inwoners op een groot, uitgestrekt gebied commercieel minder rendabel is. Op enkele stedelijke gebieden na is de bevolkingsdichtheid in Zeeland relatief laag, zie figuur 3. Dit heeft ook impact op de financiële prestaties en mogelijkheden van mobiliteitssystemen.



Figuur 3: Bevolkingsdichtheid, CBS2016

Om (deel)mobiliteit op die plaatsen (financieel) haalbaar te maken moet daarom in Zeeland extra worden gezocht naar creatieve samenwerking met b.v. bedrijfsleven of is financiële steun vanuit de overheid wellicht noodzakelijk. De keuze is hoever de gezamenlijke partijen (provincie, gemeenten, overige partijen) willen gaan om deze onderdelen van de nieuwe mobiliteitsmix (financieel) te faciliteren of ondersteunen.

Naast deze specifieke aandachtspunten voor de situatie in Zeeland zijn er natuurlijk ook meer algemene trends en ontwikkelingen. Actueel is natuurlijk de verandering van mobiliteit als gevolg van het Covid-19-virus. Hoewel de meningen over het blijvend effect hiervan verdeeld zijn, is duidelijk dat dit ook in de (nabije) toekomst impact zal hebben op de mobiliteit. Daarnaast zijn er ook meer generieke trends in de mobiliteit zoals de groeiende populariteit en gebruik van deelmobiliteit (in plaats van bezit). Ook deze trends worden meegenomen in de verdere analyse.

2. Inzicht in de prestaties van de huidige Zeeuwse mobiliteitssystemen

In dit hoofdstuk wordt het huidige mobiliteitssysteem van Zeeland beschreven en ook de financiële schuifruimte bepaald voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit.

2.1 Opbouw huidige mobiliteitssysteem

Zeeland kent diverse mobiliteitssystemen, van sterk uiteenlopend karakter. Ze functioneren deels in samenhang, maar ook deels los van elkaar. In deze paragraaf worden achtereenvolgens het OV-systeem, de huidige vormen van flexibele en fijnmazige systemen en vrijwilligersinitiatieven en het doelgroepenvervoersysteem beschouwd.

2.1.1 Het Zeeuwse OV-systeem

In Zeeland bestaat het huidige openbaar vervoer (OV) uit de trein, de ferry Vlissingen – Breskens, het busvervoer en een netwerk van buurtbussen en haltetaxi's. De treindienst wordt gereden door NS, in opdracht en voor rekening van het Rijk. Deze treindienst wordt vanaf 2022 verder uitgebreid, zie figuur 4. De ferry Vlissingen – Breskens valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland en wordt uitgevoerd door Westerschelde Ferry BV. Het busvervoer wordt verzorgd door Connexxion, in opdracht van de provincie Zeeland. Connexxion heeft een concessie die loopt van 14 december 2014 tot en met 14 december 2024, waaraan het Programma van Eisen ten grondslag ligt. De haltetaxi wordt uitgevoerd door verschillende taxibedrijven die zijn gecontracteerd via het gemeentelijke doelgroepenvervoer, van waaruit de provincie via de Gemeentelijke

Vervoerscentrale Zeeland (GVZ) een aantal ritten "afneemt". De buurtbussen zijn vrijwilligersinitiatieven waarbij de voertuigen door Connexxion worden geleverd en beheerd vanuit de bus-concessie en de dienstuitvoering en planning in de handen ligt van de gedreven vrijwilligers.



Figuur 4: Meer en snellere treinen tussen Zeeland en de Randstad in dienstregeling 2022; Bron: www.ns.nl

Een gelaagd busnetwerk

Het busnetwerk bestaat uit kernnetlijnen (die zeven dagen per week rijden, ook in de avond), aanvullende lijnen, scholierenlijnen, spitslijnen en buurtbuslijnen. Op de figuur op de volgende pagina is het netwerk van 2021 weergegeven. Enkele Zeeuwse buslijnen rijden een deel van de route buiten de provincie. Verder kent Zeeuws-Vlaanderen enkele grensoverschrijdende buslijnen naar Brugge, Zelzate, Gent (weekend en zomer) en Breda via Antwerpen. Hulst wordt ook bediend door enkele Belgische buslijnen van de Vlaamse vervoerder De Lijn.



Kenmerken van het Zeeuwse busnetwerk

Op een gemiddelde werkdag voor de coronapandemie, vervoerden de Zeeuwse bussen ruim 22.000 instappers. Daarvan reisden er ruim 600 met buurtbuslijnen en 4.000 met de speciale scholierenlijnen. Het overige aandeel van de scholieren zit in de reguliere lijnen (zie figuur 9).



6,5 miljoen
reizigers



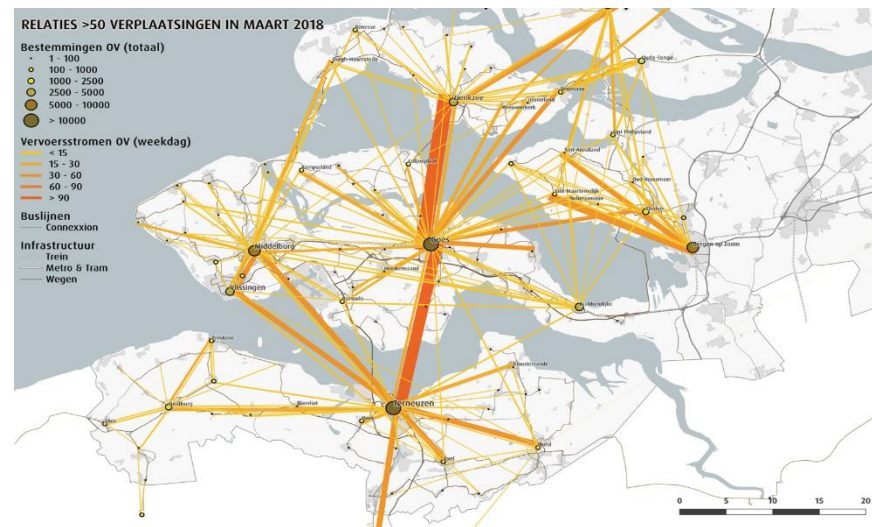
15 km
Gemiddelde ritlengte



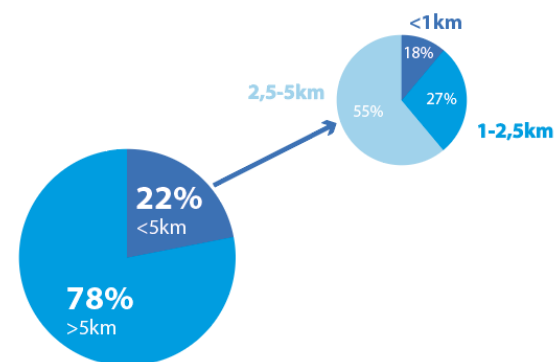
€15 miljoen
Exploitatiebijdrage

Op jaarbasis telde het busnetwerk ongeveer 6,5 miljoen instappers. De stromen in het gelaagde busnetwerk zijn weergegeven in figuur 6 (ook opgenomen als bijlage 1 in groot formaat). Hieruit volgt dat de dikste stromen van het busnetwerk op de noord-zuid as zitten. Kernen als Zierikzee, Goes, Middelburg, Vlissingen, Terneuzen Bergen op Zoom zijn de grootste bestemmingslocaties. Vanuit deze bestemmingslocaties zijn er stromen naar de grotere omliggende kernen zoals Bruinisse, Tholen, Krabbendijke, Hulst, Oostburg, Renesse, Kloosterzande, etc. De stromen in Zeeland worden gekenmerkt door een sterk spitsbeeld (in de ochtend heen en middag terug).

De gemiddelde lengte van een OV-rit in Zeeland was (pre-corona) 15 kilometer¹. Van alle ritten was 4% over een afstand van minder dan een kilometer, 10% minder dan 2,5 kilometer en 22% minder dan 5 kilometer, zie figuur 7. De verdeling van de ritten over de uren van de dag is weergegeven in figuur 8. Het toont de verdeling die hoort bij een concessie met veel scholieren en studenten: de ochtendspits is hoger en smaller dan de vroeg liggende middagspits. In de avond zijn er weinig reizigers, maar ook het ochtend-dal kent relatief weinig reizigers.

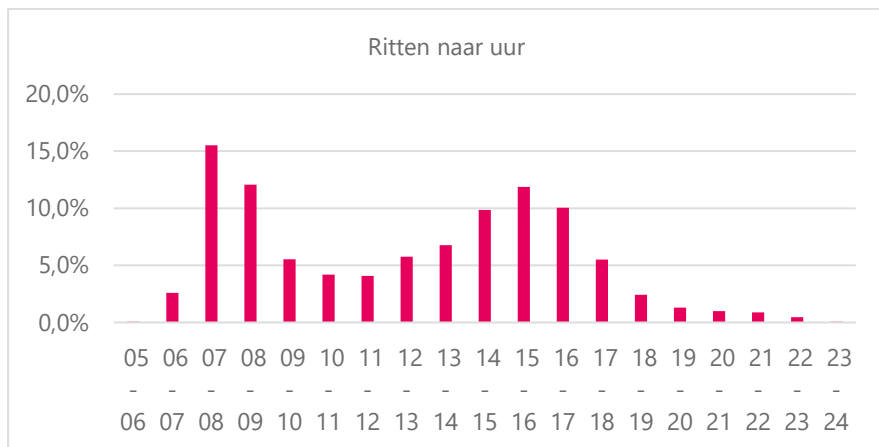


Figuur 6: Reizigersstromen OV in beeld 07:00-08:00 op een gemiddelde werkdag in Maart 2018; bron: Bestuurlijke notitie verkenning integratie OV en WMO (2019)



Figuur 7: Aandeel korte ritten in de Zeeuwse Bus concessie

¹ Een reis met een overstap geldt in deze definitie als twee ritten.



Figuur 8: Ritverdeling per uur op een gemiddelde werkdag in het OV in 2019

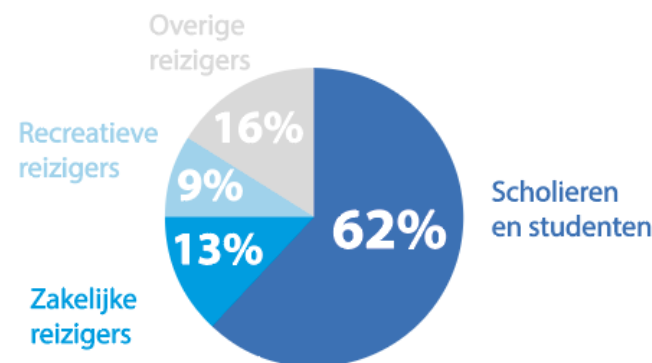
Type reizigers in het Zeeuwse OV

De meeste Zeeuwse busreizigers zijn scholieren en studenten (zie figuur 9). Circa 62 procent heeft als reismotief studie, 13 procent het motief werk of zakelijke reis, 9 procent het motief bezoek of privé en de resterende 16 procent een overig motief (zoals winkelen of een combinatie van motieven).

Het aantal Zeeuwse busreizigers is de laatste jaren, sinds de start van de huidige concessie, ondanks de vergrijzing en ontgroening constant gebleven. Belangrijke factor daarin is de uitbreiding van de OV-studentenkaart zodat deze ook gebruikt kon worden door MBO-studenten. Ook in de verdeling van reizigers over de lijnen en delen van het netwerk zijn weinig grote verschuivingen. De laatste grote wijziging van reizigersstromen was bij opening van de Westerscheldetunnel in 2003. Voor de Zeeuwse concessie zijn de scholieren en studenten veruit de belangrijkste reizigersgroepen. De bevolkingsprognose voor Zeeland is op dat front niet positief. Het aantal inwoners met een leeftijd van 15 tot en met 24 jaar, bedraagt in 2021 43.900². In 2030 zal dit gedaald zijn tot 39.800, een afname van

² Bron: PBL_CBS_regionale_prognose_2019__bevolking_geslacht_leeftijd

tien procent in tien jaar tijd. Naar verwachting zal deze ontwikkeling zich door vertalen in een afname van het aantal OV-reizigers tussen de 5 a 10 procent.



Figuur 9: Motieven van reizigers in het Zeeuwse OV

Jaarlijks budget OV

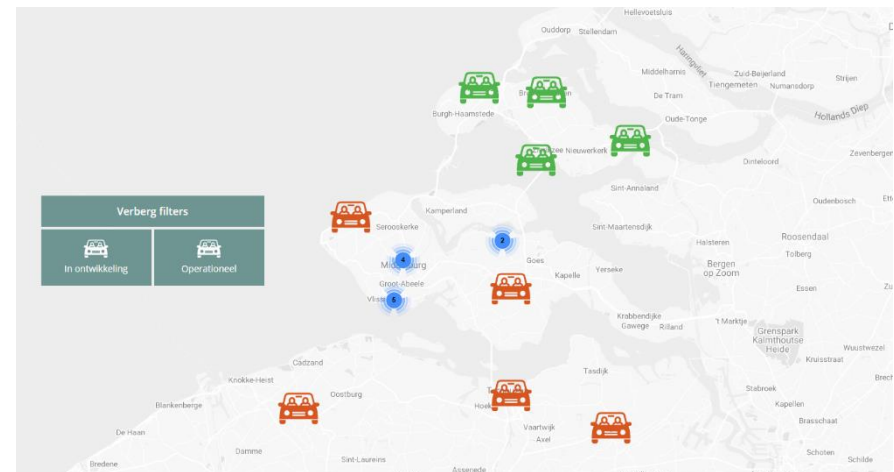
Per jaar draagt de provincie ongeveer €15 miljoen bij aan Connexxion voor het uitvoeren van de Zeeuwse concessie. Dit betekent dat een gemiddelde instapper in een Zeeuwse bus ongeveer €2,30 aan provinciale bijdrage vergt. De bijdrage voor een gemiddeld gereden dienstregelingsuur (DRU) bedraagt €60, ongeveer het landelijk gemiddelde. Naar verwachting blijft het jaarlijks budget voor OV de komende jaren constant.

2.1.2 Huidige vormen van flexibel en fijnmazig vervoer

Naast het OV per trein, ferry en bus, kent Zeeland diverse vormen van fijnmazig en flexibel vervoer. Een deel van het reguliere OV heeft een fijnmazige functie: de meeste OV- en buurtbuslijnen hebben in de kernen meerdere haltes voor een fijnmazige bediening. In gebieden en perioden van de dag dat er geen vaste

lijndiensten rijden, is in Zeeland een netwerk van haltetaxi beschikbaar. Met een (gratis) gebruikerspas kan men een rit van halte naar halte bestellen. Het gaat daarbij om haltes die in het verleden met de bus werden bediend en bushaltes die op bepaalde tijdstippen niet worden bediend. De haltetaxi wordt niet gebruikt voor vervoer binnen de steden, met uitzondering van ritten van/naar het ziekenhuis in Goes. De frequentie van de haltetaxi sluit aan op lijndiensten: men kan niet zelf een willekeurig tijdstip kiezen. De meeste reizigers zijn er in westelijk Zeeuws-Vlaanderen, waar geen regelmatige lijndiensten (m.u.v. scholierenlijnen) rijden. Het tarief is vergelijkbaar met het OV-tarief, maar abonnementen (waaronder de OV-Studentenkaart) zijn er niet geldig. Er zijn geen evaluaties voorhanden van het verschil in aantal reizigers tussen de “oude” situatie met reguliere lijndiensten en de huidige situatie met de haltetaxi.

De OV-fiets is beschikbaar op de drie Zeeuwse intercitystations (ca. 90 fietsen). Dit systeem is voor iedereen beschikbaar na aanmelding, ook voor niet-treinreizigers. Op de meeste Zeeuwse verblijfsaccommodaties zijn voor toeristen huurfietsen of e-bikes beschikbaar. In Vlissingen, Renesse en Middelburg zijn deelfietsen via GoAbout beschikbaar. Op Schouwen-Duiveland zijn in het kader van “SD op weg” op beperkte schaal deelauto's beschikbaar, zie figuur 10. Daarnaast zijn er enkele initiatieven in voorbereiding in andere delen van Zeeland. Commerciële aanbieders van deelauto's of deelscooters (zoals Greenwheels, Felyx of GO) zijn momenteel beperkt actief in Zeeland. In totaal bedroeg in 2020 het aanbod van deelauto's in Zeeland 462 deelauto's (CROW-KpVV, 2021).



Figuur 10: Deelauto's in Zeeland; bron: www.duurzame-mobiliteit-zeeland.nl

Gemotoriseerde stepjes zijn in Nederland niet toegelaten op de openbare weg. In landen waar dit wel het geval is, zijn deze in sommige grote steden beschikbaar als deelmobiliteit. Of er in Nederland met zijn fietscultuur en diepe penetratie van de OV-fiets voldoende markt voor is, is de vraag.

2.1.3 Vrijwilligersinitiatieven

In diverse gemeenten bestaan er lokale vervoersinitiatieven met vrijwilligers. Het meest bekende voorbeeld zijn de buurtbussen. Deze rijden volgens een vaste dienstregeling met de OV-tarieven, ze zijn daarom onderdeel van het reguliere openbaar vervoer. In totaal zijn er 21 buurtbuslijnen in Zeeland.

Op Tholen is sinds eind 2019 de dienst “Thover” beschikbaar. Thover is vrijwillig aanvullend vervoer in de hele gemeente Tholen. Het regelt vervoer waar anders geen vervoer zou zijn en is een lokaal initiatief, in samenwerking met de gemeente, het bedrijfsleven en de provincie. Thover rijdt voor dagbestedingen, scholen en met warme maaltijden. Een rit kost €1,75. Er zijn twee taxibussen beschikbaar en de dienst draait nagenoeg geheel op vrijwilligers.

In de gemeente Schouwen-Duiveland zijn er onder de naam “SD op weg” diverse andere initiatieven voor lokale mobiliteit opgestart. Door de coronapandemie is overigens een aantal daarvan tijdelijk niet of minder beschikbaar. Zo zijn er elektrische deelauto's die woningcorporatie Zeeuwendland buiten “werktijd” ter beschikking stelt aan bewoners. Een deeltaxi is beschikbaar bij appartementencomplex “De Duinen van Haamstede”. Ouders en vrijwilligers rijden de Schoolbus Zonnemaire naar de lagere school in Zierikzee, die buiten schooltijden beschikbaar is voor andere inwoners. Alle initiatieven worden ontwikkeld en uitgevoerd met lokale bewoners met ondersteuning van de gemeente. Ondanks de beperkte schaalgrootte hebben ze daarmee een relevant sociaal bereik. Ook gemeenschappelijk is dat ze beogen een extra mogelijkheid te bieden naast het reguliere OV en doelgroepenvervoer.

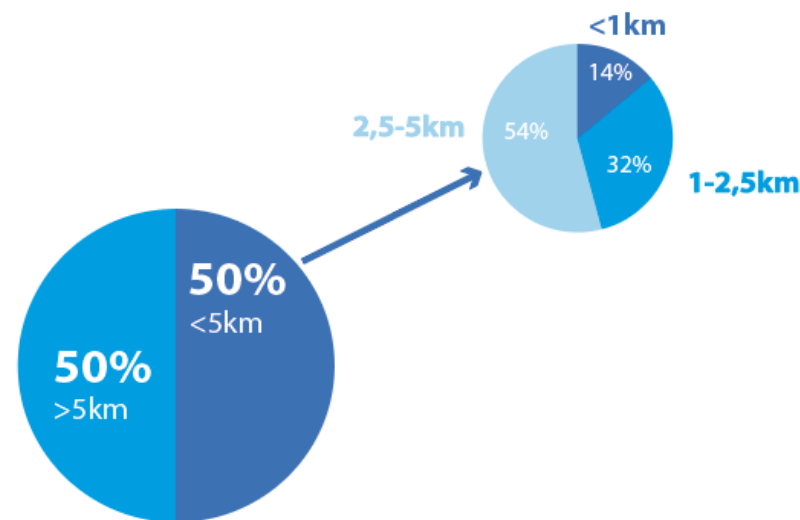
2.1.4 Doelgroepenvervoer

Elke Zeeuwse gemeente is verantwoordelijk voor het “doelgroepenvervoer” van haar inwoners. Hieronder valt het leerlingenvervoer naar scholen voor speciaal onderwijs, het vervoer van inwoners met een WMO-indicatie (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) en vervoer naar dagbesteding. Elke gemeente heeft eigen voorwaarden in de contracten met vervoerders. Per gemeente verschillen daarnaast de voorwaarden van het WMO-vervoer. Dit betreft de indicatiestelling van inwoners, het tarief en eventuele beperkingen aan het aantal ritten per jaar. De aansturing van de vervoerders hebben de Zeeuwse gemeenten ondergebracht in de GVZ (Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland).

Het Zeeuwse WMO-vervoer telde per jaar (pre corona) 300.000 ritten. De gemiddelde ritlengte is 8,6 kilometer, dus korter dan de 15 kilometer van een gemiddelde OV-rit. Van alle WMO-ritten heeft 7 procent een lengte van minder dan 1 kilometer, 23 procent minder dan 2,5 kilometer en 50 procent minder dan 5 kilometer. Zie figuur 11.

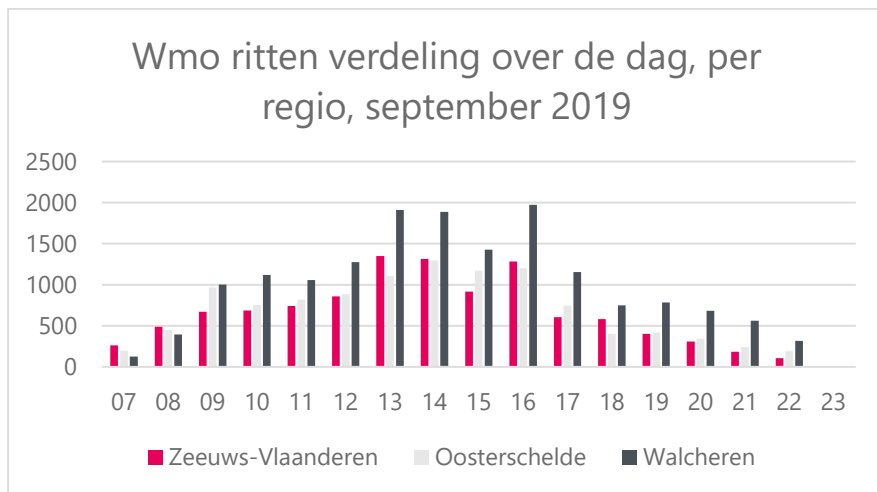


0,3 miljoen
reizigers
8,6 km
Gemiddelde ritlengte
€15 miljoen
Exploitatiebijdrage



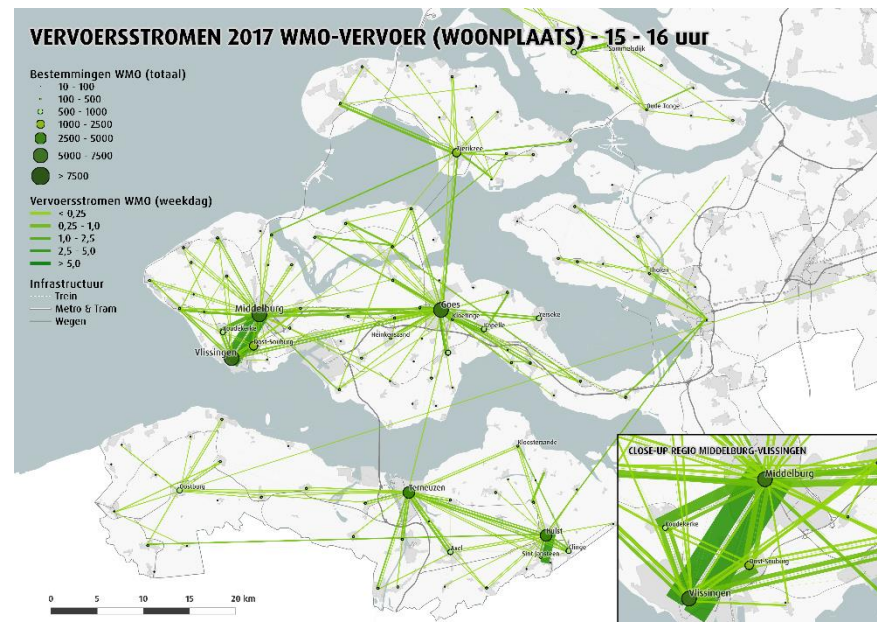
Figuur 11: Aandeel korte ritten in het doelgroepenvervoer

De verdeling over de uren van de dag is opgenomen in figuur 12. Deze verdeling is wezenlijk anders dan in het OV, er is geen ochtendspits. De drukste uren in de middag (13-16 uur) kennen overlap met die in het OV (14-17 uur). In Bijlage B zijn nog een aantal achtergrondstatistieken weergegeven.



Figuur 12: Verdeling WMO-ritten gedurende een gemiddelde werkdag in Zeeuws-Vlaanderen, september 2019

De stromen in het WMO-vervoer zijn aanzienlijk kleiner dan de OV-stromen. De grootste stroom WMO-vervoer bevindt zich tussen Middelburg en Vlissingen. De stromen geven logischerwijs een meer gefragmenteerd beeld dan bij de OV-stromen waar een sterke bundeling zichtbaar is. Belangrijke bestemmingslocaties zijn Vlissingen, Middelburg, Terneuzen, Hulst, Zierikzee, Goes. De stromen laten ook duidelijk meer kortere ritten zien dan bij OV. De stromen zijn veelal gericht op bestemmingslocaties (vb. ziekenhuizen, verzorgingstehuizen, dagbestedingen) in de nabijheid van de woonplaats. De stromen en bestemmingen zijn in figuur 13 weergegeven en in Bijlage 1 op groot formaat toegevoegd.



Figuur 13: Stromen en bestemmingen van het WMO-vervoer inzichtelijk per gemiddelde werkdag; Bron: Bestuurlijke verkenning integratie WMO en OV (2019).

Het leerlingenvervoer kent al een hoge combinatiegraad: in taxibussen worden meerdere leerlingen van huis naar scholen voor speciaal onderwijs gereden (en uiteraard terug). Er gelden beperkingen voor de reisduur tussen huis en school. Ook is het voor (een deel van de) leerlingen uit het speciaal onderwijs van belang dat ze in vaste groepen leerlingen reizen met een vaste chauffeur.

De taxibussen voor het leerlingenvervoer zijn anders dan die voor het WMO-vervoer. Voor het leerlingenvervoer worden vooral standaard taxibussen met acht zitplaatsen ingezet. Voor het WMO-vervoer worden (duurdere) voertuigen ingezet die geschikt voor rolstoelen en een lagere instap kennen. Uitwisseling van beide typen voertuig zou leiden tot hetzij hogere kosten door inzet van een duurder voertuig hetzij een te beperkte toegankelijkheid voor de WMO-reizigers. De

pieken van leerlingenvervoer en WMO-vervoer zijn in de middag overlappend, zodat combinatie weinig effect op het aantal voertuigen zou hebben. Wel worden de taxibussen voor leerlingenvervoer ook ingezet voor vervoer van mensen naar en van de dagbesteding.

Vervoer op basis van een vergoeding door de ziektekostenverzekeraar komt weinig (meer) voor. Het gaat dan om bijvoorbeeld bestraling in het ziekenhuis. De geringe omvang en de kwetsbare groep reizigers maakt analyse naar combinaties met andere doelgroepen overbodig.



Figuur 14: WMO-vervoer Zeeland

De GVZ huurt taxibussen, taxi's en chauffeurs in op uurbasis bij de vervoerder(s) die gecontracteerd zijn. Hoe korter tevoren GVZ de gevraagde inzet wijzigt, hoe hoger de vergoeding voor de vervoerder. De tarieven hiervoor worden op basis van marktwerking in contracten vastgelegd. De inzet wordt in principe per dag bepaald: bij verwachte grote drukte worden extra voertuigen en chauffeurs besteld. Omgekeerd kan GVZ op een verwachte rustige dag de inzet een dag tevoren nog terugbrengen. Het komt zelden voor dat planmatig voertuigen "zo maar" een paar uur beschikbaar zijn om andere of extra ritten uit te voeren. Er wordt bijvoorbeeld ook tussen ritten "leeg" gereden. Wanneer aan het bestaande WMO-vervoer extra taken worden toegevoegd (bijvoorbeeld haltetaxiriten als

vervanging van een zwak bezette OV-lijn) leidt dit in principe tot de inhuur van extra uren taxi-inzet.

Reizigers die een WMO-rit aanvragen, worden in de regel op het aangevraagde tijdstip vervoerd, met een marge van een kwartier voor en na dat tijdstip. Tijdens de coronapandemie worden reizigers in principe solo vervoerd. Daartoe wordt vaker dan voorheen bij de ritaanvraag aan de reiziger gevraagd of een verschoven vertrektijd mogelijk is. Dat blijkt vaak het geval, de reiziger heeft er zelf baat bij dat hij vervoerd kan worden zonder combinatie met andere reizigers.

De kosten van een WMO-rit verschillen per gebied en tijdstip. De gemiddelde kostprijs over alle Zeeuwse ritten is ongeveer €16 per rit. Voor het compacte en relatief drukke Goes is de gemiddelde kostprijs van een rit rond de €10, in het meer uitgestrekte Noord-Beveland rond de €22. Dit komt overigens overeen met landelijke ervaringen, waar met een gemiddelde kostprijs per vraagafhankelijke rit tussen de €15 en €20 wordt gerekend. In dun bevolkte regio's kan de kostprijs oplopen tot €30 per rit door de lange afstanden die een taxi van en naar de garage of een volgende rit leeg moet rijden.

In compacte gebieden zoals Walcheren, blijkt in de praktijk dat een taxi of taxibus per uur maximaal drie ritten met reizigers kan uitvoeren. Tussen de ritten door rijdt de taxi van het eindpunt van de ene rit naar het beginpunt van de volgende. Ook moet er voldoende tijd zijn om de reizigers met begeleiding rustig en veilig te kunnen laten in- en uitstappen. Verder blijkt dat tien tot 10 procent van de reizigers met een rolstoel reist. Per gemeente verschilt het aandeel WMO-geïndiceerden dat een extra indicatie heeft, zoals geen hoge of lage in-/uitstap of geen combinatie met andere reizigers.

2.2 Bepalen van de financiële schuifruimte voor flexibel en fijnmazige mobiliteit

Jaarlijks gaat in het Zeeuwse OV ongeveer €15 miljoen bijdrage van de provincie om (exclusief de kosten van de ferry), en een vergelijkbaar bedrag van de gemeenten in het doelgroepenvervoer. De vraag is in welke mate er schuifruimte is in de budgetten om in te zetten voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit. Deze schuifruimte is in een tweetal verdiepende analyses bepaald en wordt in de volgende paragrafen toegelicht.

2.2.1 Verdiepende analyse OV

De eerste vraag is in welke mate er schuifruimte is in het OV-budget. Dat kan bijvoorbeeld door de inzet te verminderen als er weinig reizigers zijn. Ook is denkbaar dat buslijnen een kortere route volgen door minder halten te bedienen of niet meer door een kern rijden maar langs de rand ervan.

Lijnen strekken om te versnellen

Het strekken van lijnen om de reistijd voor doorgaande reizigers te verminderen en exploitatiekosten te verlagen, is op beide aspecten het meest effectief op de drukkere lijnen. Dit betreft dus vooral het kernnet. De gevolgen voor reizigers zijn tweeledig. De doorgaande reizigers zijn korter onderweg omdat de bus een kortere en snellere route volgt. De lokale reizigers (op de halten waar de bus niet meer rijdt) hebben een langere afstand naar hun halte. Door te fietsen naar de hub (in plaats van te lopen naar de halte) kan de extra reistijd beperkt blijven. Randvoorwaarden zijn goede aantrekkelijke haltevoorzieningen, voldoende mogelijkheid voor voor- en natransport en een frequente bediening zodat de toename in weerstand als gevolg van extra voortransport-, wacht- en overstaptijd voor de reizigers kan worden gecompenseerd. Het versnellen van lijnen kan in algemene zin, afhankelijk van de sociaaleconomische context, een reizigersgroei realiseren. Er zijn voorbeelden van andere concessies waar bij serieuze versnelling

van lijnen er op de lange termijn tot ca. 10% meer reizigers worden getrokken. Die 10% bestaat uit een saldo van nieuwe reizigers en een oude reizigers die vanwege grotere afstand tussen herkomst/ bestemming en bushalte niet meer voor de bus kiezen. Veelal bij gelijkblijvende of toenemende inwoneraantallen. Gezien de verwachte vergrijzing en ontgroening in Zeeland en de daarbij behorende verwachte daling van het OV-gebruik, is het een mooie ambitie om het OV-gebruik de komende jaren constant te houden (met andere woorden: de afname te compenseren door lijnen te versnellen).

Intermezzo: reistijdverbeteringen en lange termijn reizigersgroei

“Een reistijdverbetering van 10% bij stedelijke openbaar vervoersverbindingen, leidt tot gemiddeld 4-6% meer reizen met het openbaar vervoer. Een 5% reistijdverbetering zal half zo veel effect hebben; een 20% reistijdverbetering juist tweemaal zoveel effect.

Onderstaande tabel geeft deze elasticiteiten van een kortere reistijd weer (met het OV, niet deur-tot-deur), uitgesplitst naar motief en type OV. De tabel geeft ook aan dat reistijdverbeteringen tot een grotere toename onder zakelijke reizigers leidt dan onder woon-werkreizigers.”

Motief	Stedelijk (Bus/Tram/Metro)
Algemeen	-0.4 tot -0.6
Zakelijk	-0.5 tot -0.7
Spits (woon-werk)	-0.2 tot -0.4

Bron: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/openbaar-vervoer/factsheet-verbeteren-ov-verbindingen/>

De afweging tussen een gestrekte of een “traditionele” route is per verbinding en kern te maken op basis van een goede afweging tussen alle factoren: aantallen doorgaande en lokale reizigers, typologie van de reizigers, mogelijkheden voor groei, mate van verkorting van de reistijd, ligging en outillage van de hubs,

opbouw en aansluitingen in het busnetwerk en bijvoorbeeld beschikbare busroutes. Uit de gedane analyse volgt dat de mogelijkheden om op de bestaande routes in Zeeland te versnellen lijken, mede door de geografie van Zeeland, beperkt is. Vervoerders zullen hiervan zelf een afweging in maken bij een inschrijving voor de nieuwe concessie. Uitgangspunt van de provincie is in het algemeen dat de afstand tussen woning en halte in de toekomst groter kan zijn dan in het huidige netwerk, uitgaande van goede hubs en een grotere rol voor actieve mobiliteit zoals fietsen en lopen.

In een analyse is eerst bepaald welke verbindingen logischerwijs tot het kernnet of een van de aanvullende netten behoren. Aan de hand van aantallen inwoners, beschikbare wegen en het aantal huidige OV-reizigers, is dit nieuwe “kernnet” tot stand gekomen. Daarmee is een eerste oefening uitgevoerd. In dit rapport zal niet worden ingegaan op specifieke lijnen, omdat het pas na de aanbesteding van de concessie mogelijk is dit precies in te vullen. Met name is gekeken naar scenario’s op basis van verbindingen.

De verbindingen uit het kernnet waar strekken mogelijk effectief is, zijn: Terneuzen-Oostburg, Rotterdam-Zierikzee-Goes-Terneuzen, Terneuzen-Hulst, Middelburg-Terneuzen, Vlissingen-Middelburg, Sint-Maartensdijk-Bergen op Zoom en Westenschouwen-Zierikzee.

Een ander netwerk

Het huidige busnetwerk is in de loop van veel jaren ontstaan en is al jarenlang stabiel. Denkbaar is een ander type netwerk dat meer gericht is op de dikkere stromen. De gedachte is dat daar een hogere kwaliteit haalbaar is die leidt tot meer reizigers. Op de dunnere stromen kan alternatieve mobiliteit beter passend zijn. In een aantal gevallen zal dat betekenen dat men zal moeten gaan fietsen of lopen: de actieve mobiliteit. Vormen van flexibel en fijnmazig vervoer kunnen ook een alternatief bieden en het mobiliteitsaanbod uitbreiden (zie hoofdstuk 3).

Het opzetten van een nieuw type OV-netwerk vergt nauwgezette analyse van reizigersstromen, efficiënte inzet van chauffeurs en bussen (met tijd en plaats om elektrische bussen op te laden), rijtijden, aansluitingen en mogelijkheden voor routes en haltes. Dit is bij uitstek werk voor vervoerders. Voor deze studie voert zo een detailontwerp van het hele Zeeuwse OV-netwerk veel te ver, maar een vingeroefening is wel mogelijk. In deze paragraaf wordt e.e.a. toegelicht, waarbij op pagina 30 de resultaten in scenariovorm in een kaartje terug te zien zijn. Aan de hand van het aantal inwoners per kern, huidige reizigersstromen en de beschikbare infrastructuur is een gelaagd netwerk opgebouwd. De verschillende elementen zijn in samenhang gezien.

Scenario 1: Kernnet

In eerste instantie zijn de grootste Zeeuwse kernen met elkaar en met het spoornetwerk verbonden. Als maatstaf is verder gehanteerd dat de lijn in het huidige netwerk voldoende reizigers trekt om overdag elk half uur te rijden. De lijnen zijn in de paragraaf “lijnen strekken” al beschreven. Deze lijnen rijden in principe zeven dagen per week, ook in de avond. De ambitie van de provincie Zeeland is om deze lijnen naar de toekomst toe sterker te positioneren als snellere verbindingen met betere faciliteiten om zo nieuwe reizigers te trekken, waarmee op drukke uren een hogere frequentie kan worden ingezet.

Scenario 2: Kernnet + Aanvullend net-1

In het tweede scenario zijn als aanvullend netwerk lijnen toegevoegd om alle grotere kernen en de dikke reizigersstromen ook te bedienen. In de kostenberekeningen is als uitgangspunt genomen dat deze lijnen rijden op werkdagen en zaterdag overdag.

Scenario 3: Kernnet + Aanvullend net-1 + Aanvullend net-2

In het derde scenario zijn daar bovenop lijnen toegevoegd om ook kleinere kernen en wat dunnere reizigersstromen te bedienen. In de kostenberekeningen is als uitgangspunt genomen dat deze lijnen op werkdagen in de brede spitsen rijden.

Het scholieren-netwerk

Zeeland telt momenteel 23 scholierenlijnen. Een deel daarvan betreft ritten die aanvullend zijn op een reguliere buslijn om benodigde extra capaciteit bieden. Door een andere route dan de reguliere lijn te rijden, hebben de scholieren een kortere reistijd en minder overstapmomenten. Uitgegaan wordt dat in de toekomst scholierenlijnen niet meer parallel rijden aan het spoor, maar dat daar gebruik wordt gemaakt van de trein.

Van alle andere scholierenlijnen is aangenomen dat het aantal reizigers per rit voldoende is om te handhaven. Anders gezegd: bij opheffing is de bespaarde bus nodig op de alternatieve buslijn. Een analyse van aantallen reizigers in een stabiele periode zonder coronagevolgen is wenselijk om hierin nader inzicht in te krijgen. De scholierenlijnen rijden aansluitend op de lestijden, met een zware piek tussen 8.00 en 9.00 uur. Wanneer een groot deel van de scholen hun aanvangstijden een uur later zou hebben, levert dat een forse kostenbesparing op. Bij aanvang school rond 9.30 uur biedt het reguliere OV meer ruimte dan in de hyperspits, dus zijn er minder extra ritten nodig. Bussen kunnen dan in de ochtend twee ritten rijden: voorafgaand aan het eerste en aan het tweede lesuur. Hiermee wordt een grote besparing van het aantal bussen bereikt. Ook zijn combinaties mogelijk met bussen die in het regulier netwerk allen een rit in de hyperspits rijden. In de middag is de noodzaak van spreiding van lestijden minder groot.

De buurtbus

In Zeeland rijden 21 buurtbuslijnen. Zij vervullen een nuttige aanvullende lokale rol in gebieden waar te weinig reizigers zijn voor regulier OV. De buurtbusverenigingen zijn goed lokaal geworteld, in de praktijk bepalen zij de dienstregeling. De bussen worden beschikbaar gesteld door de OV-vervoerder (Connexxion). Ook verzorgt de vervoerder dat de dienstregeling in de diverse informatiekanalen opgenomen is. Buurtbussen rijden volgens een vaste route en dienstregeling. Ze rijden niet in de avond of op zondag. De meeste rijden ook niet op zaterdag. Dit heeft te maken met een gebrek aan potentiële reizigers en de

geringe beschikbaarheid van vrijwilligers in die perioden. Het aantal reizigers per buurtbuslijn varieert. Goede lijnen hebben tussen de 50 en 80 reizigers per dag. Bij meer reizigers kunnen problemen rond de drukste ritten ontstaan omdat maximaal acht reizigers per voertuig zijn toegestaan. Als het aantal reizigers te laag is (bijvoorbeeld minder dan 20 per dag) heeft de voorziening weinig meerwaarde, en is het voor de vrijwillige chauffeurs moeilijk om gemotiveerd te blijven. Er leeft een brede behoefte voor het flexibeler inzetten van de buurtbus.



Figuur 15: Buurtbus Zeeland op de Bevelanden

2.2.2 Totaalbeeld financiële schuifruimte OV

Bij het ontwerpen van een nieuw type netwerk ontstaat financiële schuifruimte omdat het vervoer in dat nieuwe netwerk minder dienstregelingsuren (dru's) omvat dan in het huidige netwerk. De grootte van de schuifruimte varieert naarmate het nieuwe netwerk meer of minder dru's omvat. Aan de hand van de in de voorgaande paragrafen geschetste netwerken (kernnet en aanvullend 1 en 2), is de schuifruimte berekend.

Per type netwerk is in de tabel aangegeven:

- De theoretisch benodigde bijdrage van de provincie aan de exploitatiekosten (uitgaande van €60 per dru conform huidige bijdrage).
Belangrijke noot: te voorzien is dat de bijdrage per dru de komende jaren naar verwachting hoger zal zijn dan in de huidige concessie Zeeland. Dit komt doordat de onzekerheden rond het aantal reizigers door corona veel groter

zijn en het toekomstig materieel (elektrische bussen) duurder is. Ook zal een inschrijvende vervoerder de kans op een reizigersdaling (ontgroening) incalculeren. De bedragen in deze tabel zijn dus optimistisch.

- Het theoretische verschil met de huidige bijdrage (idem), te bezien als "schuifruimte".
- Het aandeel van de Zeeuwse inwoners dat binnen 2,5 kilometer (ca. 10 minuten fietsen) een OV-halte heeft (inclusief treinstations).
- Het aandeel van de huidige busreizigers dat met dit type netwerk zijn verbinding behoudt.

Tabel 4 toont het totaalbeeld van de verschillende typen beschreven netwerken.

Type netwerk	Benodigde bijdrage van Prov. Zeeland (per jaar)	Verskil met huidige bijdrage ("schuifruimte")	Aandeel Zeeuwse inwoners <2,5 km van halte/station	Aandeel behouden busreizigers t.o.v. huidig
Kernnet	€ 6,2 mln.	€ 8,8 mln.	61%	46%
Kern+Aanv-1	€ 9,3 mln.	€ 5,7 mln.	76%	63%
Kern+Aanv-1 +Aanv-2	€ 10,0 mln.	€ 5,0 mln.	82%	67%
Kern+Aanv-1 +Aanv-2+schol.	€ 12 - 13 mln.	€ 2 - 3 mln.		82%

Tabel 1: Totaalbeeld financiële schuifruimte OV

2.2.3 Verdiepende analyse doelgroepenvervoer

Binnen het doelgroepenvervoer is ook bezien of er "schuifruimte" is. Bij het leerlingenvervoer en het vervoer van en naar de dagbesteding zal dit er niet of nauwelijks zijn. Deze groepen zijn al gecombineerd qua voertuiginzet, en het leerlingenvervoer kent een hoge combinatiegraad binnen de randvoorwaarden die gelden voor de reizigers. Voor deze kwetsbare reizigers ligt een combinatie van een doelgroepenrit (bijvoorbeeld van huis naar hub) en OV weinig voor de hand.

Voor het WMO-vervoer is een analyse gemaakt op drie aspecten:

- het karakter van de reis (gebruik door reiziger van hulpmiddelen);
- de route;
- het tijdstip van de reis.

Van alle WMO-reizigers gebruikt tien procent een rolstoel. Voor deze groep ligt het OV als alternatief weinig voor de hand, vanwege de extra eisen bij het vervoer van rolstoelen. Bij een structurele verschuiving moet er dan extra ruimte in de dienstregeling van het OV moeten worden gecreëerd om zorg te dragen voor een goede zekering van de rolstoelen. Dit gaat tegen het uitgangspunt in om het netwerk juist sneller te maken.

Van een andere orde is de vraag of vanuit de indicatiestelling van de WMO ruimte is om de vervoersvraag te beïnvloeden. Het algemene criterium is voor indicatie voor WMO-vervoer is: "De WMO-vervoersvoorziening is bedoeld voor burgers die hun eigen vervoer niet meer zelfstandig of met hulp van familie of vrienden kunnen organiseren. Daar is bijvoorbeeld sprake van als iemand vanwege een handicap, beperking of psychische aandoening niet meer kan reizen met het openbaar vervoer" (bron: <https://www.zorgwijzer.nl/faq/wmo-vervoer>).

De indicatiestelling is een taak van de gemeente. Het werkelijke beleid en de uitvoering kan tot gevolg hebben dat mensen een WMO-indicatie krijgen, terwijl voor een deel van hun reizen het OV of eventueel het vrijwilligersvervoer (zoals: ontmoetingsbus, Thover of Automaatje) wel een alternatief is.

Combineren van WMO-reizen onderling

Ritten van WMO-reizigers worden gecombineerd wanneer dit leidt tot efficiëntere inzet van het voertuig en de omweg voor de reizigers beperkt is. Veel WMO-reizen vinden plaats over een korte afstand: de helft van de ritten is korter dan 5 kilometer met een reistijd van tien minuten of minder. Het verder combineren van dergelijke ritten is vaak niet zinvol. Daar komt bij dat het in- en uitstapproces een

relatief groot deel van de tijd in beslag neemt, zeker bij het gebruik van hulpmiddelen. Dit maakt het voor doorgaande reizigers onaantrekkelijk. De ritten na elkaar rijden gaat vaak sneller, is voor de reizigers prettiger en kan veelal met gelijke inzet van voertuigen en chauffeurs.

In een analyse van WMO-ritten is geanalyseerd welke potentie het verder clusteren van ritten heeft. Van drie regio's (Walcheren, Oosterschelderegio en Zeeuws-Vlaanderen) is een geanonimiseerd bestand van ritten bezien. Per regio zijn de drie drukste herkomsten/bestemmingen geanalyseerd. Juist daar immers is van clustering van ritten het meest te verwachten. Als basis is verondersteld dat ritten van of naar een zelfde wijk (postcode 5) al geclusterd zijn binnen de huidige mogelijkheden. Vervolgens zijn ook ritten naar een gelijke stad of stadsdeel (postcode 4) geclusterd. Hierdoor steeg het aantal combinatiemogelijkheden van en naar de top-drie met ongeveer twintig procent. Afgezien van de vraag of deze combinaties bij geringe ritlengte ook daadwerkelijk tot meer efficiency leiden, betekent het voor de reizigers een grotere kans op een reis samen met iemand anders en met een langere rijtijd. Er is dus beperkt potentieel voor een hogere combinatiegraad.

Ook is bezien in welke mate het clusteren van ritten beter mogelijk is bij hanteren van een groter tijdraam. Dit wees uit dat het aantal combinatiemogelijkheden verdubbelt als ritten niet alleen in een periode van een uur kunnen worden geclusterd, maar ook binnen twee uur. Voor de reiziger betekent het dat bij de ritaanvraag vaker gevraagd wordt om op een ander moment te reizen dan aangevraagd. Wanneer het reismotief winkelen is zal dit vaak mogelijk zijn, voor bijvoorbeeld ziekenhuisbezoek niet. Hier ligt dus ook enig potentieel voor een hogere combinatiegraad. De ervaring met verschoven tijdstippen vanwege alleen reizen tijdens de coronapandemie bevestigt dit voorzichtig.

OV als alternatief voor WMO-reis

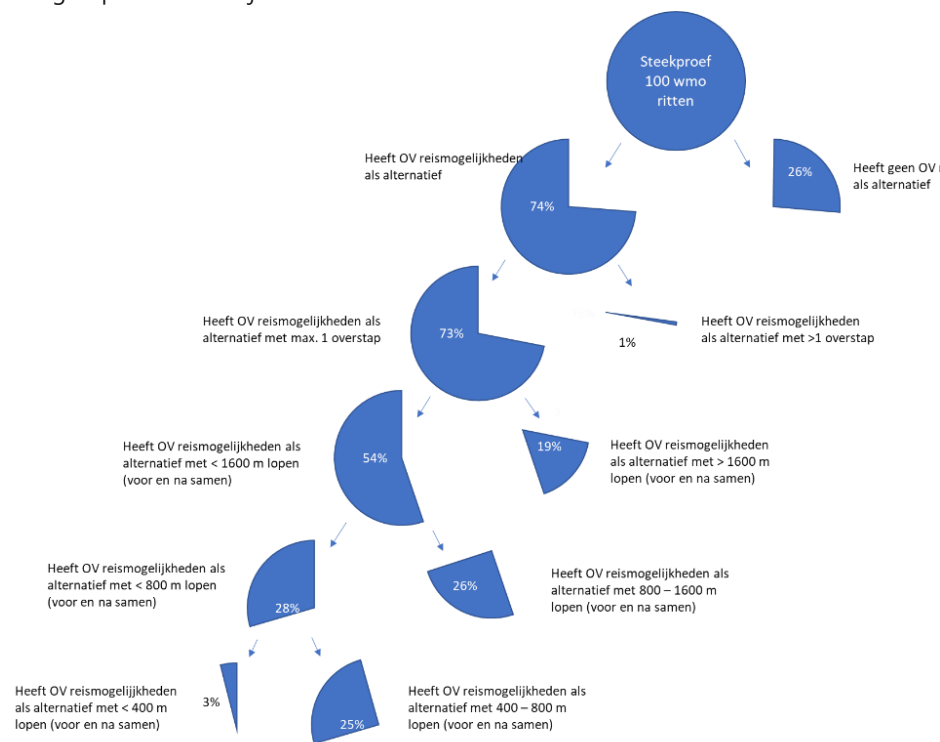
Voor een steekproef van WMO-ritten is geanalyseerd in welke mate een reis per OV een alternatief zou zijn. Het leverde het schema op in figuur 16: de mate waarin het OV een alternatief is, neemt naar onder in de grafiek toe. Boven in de grafiek zijn alle 100 geanalyseerde WMO-ritten vermeld. Daarvan is voor 26 procent geen OV-alternatief voorhanden. Dit is het geval als bij een reisadvies via de OV-reisplanner 9292 alleen "lopen" voorkomt, zonder reismogelijkheid per OV. Dit gebeurt als de reistijd per OV langer is dan de rechtstreekse looptijd. WMO-reizen zijn vaak over korte afstanden, dus het is niet denkbeeldig. Voorbeeld: een reiziger wil van huis naar de kapper, op 1 kilometer loopafstand (bij 5 km/uur is dat 12 minuten looptijd). De bushalte ligt op 400 meter van de woning, dat is vijf minuten lopen. Daarna een busreis van drie minuten en 500 meter lopen (zes minuten) naar de kapper. De reistijd per OV is dan 14 minuten, exclusief wachten op de bus. Omdat dat langer is dan rechtstreeks lopen, geeft 9292 geen OV-reisadvies.

Verder nemen we aan dat een reis met twee of meer overstappen geen reëel alternatief is voor een WMO-geïndiceerde. Daarna hangt de aantrekkelijkheid van het OV af van de loopafstand (som van afstand van herkomst naar de beginhalte en van de eindhalte naar de bestemming). Wanneer de grens wordt gesteld op maximaal 800 meter lopen, is voor 28 procent van de WMO-reizen het OV een reëel alternatief. Als de grens op 400 meter ligt, bedraagt dit nog 3 procent van de WMO-reizen. Het verloop van dit percentage tussen de 400 en 800 meter is min of meer lineair. Wanneer dus een grens van maximaal 600 meter lopen gehanteerd zou worden, is OV voor 15 procent een alternatief.

De analyse van het tijdstip van de reis leverde een positief beeld op. Alle geanalyseerde reizen zijn gemaakt in een tijdvak van de dag dat de OV-reis die 9292 aanbeveelt, minstens een keer per uur mogelijk is. Er waren geen reisadviezen voor scholieren- of spitslijnen waarvoor dat niet zou zijn opgegaan.

Het beeld uit deze WMO-analyse verandert als het OV-netwerk anders wordt vormgegeven. WMO-reizen worden relatief vaak buiten de spitsuren gemaakt en relatief vaak met ontsluitende lijnen.

In een aanvullend onderzoek waarin persoonskenmerken (fysiek en mentaal) worden meegenomen kan men vervolgens bepalen welk gedeelte van de doelgroep daadwerkelijk in staat is om met het OV te reizen als alternatief.



Figuur 16: Afpellen van de steekproef: OV als alternatief voor WMO

WMO-ritten als alternatief voor een OV-reis

Bij zeer zwakke OV-ritten kan overwogen worden of de (weinige) reizigers effectiever met een oproep gestuurd systeem (zoals haltetaxi) vervoerd kunnen worden. Echter, over het algemeen zijn de kosten van zo een “maatwerkrit” hoog. Dit komt vooral doordat zelden reizigers gecombineerd worden, omdat het er weinig zijn. Bovendien zijn met de huidige systemen de drempels voor gebruik hoog, doordat systemen onafhankelijk van elkaar zijn vormgegeven. Per reiziger is oproep gestuurd vervoer aanzienlijk duurder dan het OV.

In dit onderzoek is niet de analyse gemaakt tussen kosten van een bediening met de bus op momenten dat er een dunne bezetting is in vergelijking met een oproep gestuurd systeem. Geadviseerd wordt deze analyse verder uit te werken en ook te analyseren welke combinatiegraad tussen haltetaxireizigers en doelgroepenreizigers daarin mogelijk is, omdat deze combinatiegraad momenteel slechts 10% betreft.

Daarbij is het belangrijk dat de juridische en organisatorische kaders beschouwd worden bij het vormgeven van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Het huidige WMO-vervoer is vormgegeven als een open eind regeling: extra reizigers binnen die regeling vervoeren kan daarmee een financieel risico met zich mee brengen.

2.3 Totaalbeeld financiële schuifruimte

Uit de voorgaande paragrafen ontstaat het volgende beeld van financiële schuifruimte.

Bij overgang naar een netwerk dat meer dan nu is gericht op de sterkere verbindingen, ontstaat schuifruimte afhankelijk van de mate waarin het netwerk minder ritten biedt dan het huidige. Onzeker is het verwachte negatieve effect van hogere prijzen die vervoerders bij nieuwe aanbestedingen zullen hanteren vanwege onzekerheid over reizigersaantallen na de coronapandemie en duurdere bussen. De schuifruimte in het OV is te schatten op maximaal ongeveer €2 tot 3 miljoen per jaar. Hiermee is er dus minder dienstregeling gebonden busvervoer en meer ruimte voor aanbod van fijnmazig flexibel vervoer. Wanneer veel scholen hun aanvangstijden een uur verschuiven, ontstaat aanvullend schuifruimte in de scholierenlijnen van ongeveer €0,5 miljoen per jaar. In de analyses en financiële aspecten is het aantal reizigers constant verondersteld (netto effect van nieuwe reizigers door versnellen en een aantrekkelijker systeem, afgewogen tegen de afname van reizigers van de ontgroening en vergrijzing).

In het doelgroepenvervoer is enige schuifruimte in het WMO-vervoer denkbaar. De huidige contracten kennen echter al een hoge mate van clustering tussen en binnen de diverse doelgroepen. Enige ruimte kan ontstaan wanneer reizigers bij hun ritaanvraag vaker wordt gevraagd de vertrektijd aan te passen. Er is geen concrete aanwijzing dat de indicatiestelling ruimer wordt gehanteerd dan hij bedoeld is. Wanneer WMO-reizigers waarvoor het OV een acceptabel alternatief biedt (maximaal 1 overstap en een beperkte loopafstand van en naar de halte) vaker naar het OV worden verwezen, ontstaat schuifruimte. Bij een maximale loopafstand (som van afstand van huis naar vertrekhalte en van aankomsthalte naar bestemming) van 400 meter is dit maximaal 3 procent, bij 600 meter 15 procent en bij 800 meter 28 procent.

2.4 Doelmatige Flexibele en fijnmazige mobiliteit

De wereld van mobiliteit is sterk in beweging, o.a. dankzij verschillende maatschappelijke en technologische trends. De provincie Zeeland en de Zeeuwse gemeenten willen met de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit inspelen op mobiliteitsinnovaties om zo beter te kunnen voldoen aan de wensen van de reiziger. Er ontstaan veel nieuwe vervoerwijzen, veelal als tussenvorm tussen auto en fiets: e-steps, e-fiets, e-snel-fiets, light electric vehicles zoals de Biro, snelle scootmobielen geschikt voor langere afstanden, etc.. Flexibele en fijnmazige mobiliteit kent dus veel verschillende verschijningsvormen. Toch hebben ze allemaal een belangrijke overeenkomst: *“ze komen het beste tot uiting in aanvulling op een sterke en snelle hoofdstructuur”*. Het eerste en laatste deel van een reis wegen het zwaarste mee in de beleefde reistijd, dit is precies waar flexibel en fijnmazig actief is.

De transitie vanuit het huidige mobiliteitssysteem naar flexibel en fijnmazig vraagt om een gedragsverandering. Die gedragsverandering is sterk ingegeven met het voordeel dat deze transitie voor de reizigers zonder merkbaar voordeel voor de reizigers is gedragsverandering lastig vorm te geven. Voordelen die kunnen bijdragen aan de gedragsverandering zijn bijvoorbeeld: vergroting van de flexibiliteit en beschikbaarheid, verkorting van de (beleefde) reistijd, toename in bereikbaarheid van voorzieningen en het vergroten van de keuzevrijheid van de reiziger. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het aandachtspunt dat de meeste vormen van flexibel en fijnmazig vervoer, waar er voldoende OV-vraag is, doorgaans duurder zijn doordat ze gericht zijn op individuele verplaatsingen in plaats van een bundeling van verplaatsingen.

In de richtingennotitie zijn de eerste contouren van het flexibele en fijnmazige mobiliteitssysteem reeds weergegeven (zie kader).

Bij korte verplaatsingen zijn actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen het uitgangspunt. Voor de reisrelaties met een lage mobiliteitsvraag is het in het belang van de reiziger dat deze de keuze heeft uit een aanbod van flexibele fijnmazige mobiliteit, bestaande uit taxisystemen/ doelgroepenvervoer, gedeelde mobiliteit, vrijwilligersinitiatieven, mobiliteitsinitiatieven gericht op de toerist en mogelijk in de toekomst innovatieve mobiliteitsvormen zoals zelfrijdende Pods en Shuttles.

Bron: Richtingennotitie Slimme Mobiliteit Provincie Zeeland 2021

Op basis van de geschetste contouren van het flexibele en fijnmazige systeem zijn in de werksessies met de gemeenten en provincie de systeemkenmerken verder verkend. Het flexibele en fijnmazige systeem moet een hoge mate van betrouwbaarheid en beschikbaarheid kennen, moet gemakkelijk te gebruiken zijn en integraal onderdeel uitmaken van het gehele mobiliteitssysteem. Een verdere specificatie van de eigenschappen wordt hieronder kort toegelicht.

Integraliteit

Om de Zeeuwse mix van mobiliteit als geheel succesvol te laten zijn is vindbaarheid en gebruiksgemak cruciaal. Een eenduidige uitstraling en branding dragen daaraan bij, alsmede een centraal platform waarop de gehele reis geboekt en betaald kan worden.

Tarifiering

Binnen de diverse vormen van flexibele en fijnmazige mobiliteit zullen er verschillende tarieven gelden voor de verschillende vormen van vervoer. Het is daarbij wenselijk om gelijke tarieven te hanteren per productgroep in geheel Zeeland. Daarbij is prijsdifferentiatie naar tijd en comfort uiteraard wel mogelijk. Er zijn hierbij twee belangrijke randvoorwaarden te noemen: transparantie over de kosten per vorm van flexibele en fijnmazige mobiliteit en een centraal punt (vb.

MaaS applicatie) waar de kosten van flexibele en fijnmazige mobiliteit integraal zijn opgenomen in de kosten van de reis. Het los boeken en betalen van voor-, hoofd- en natransport vormt een extra drempel voor de reiziger.

Innovatie versus bewezen techniek

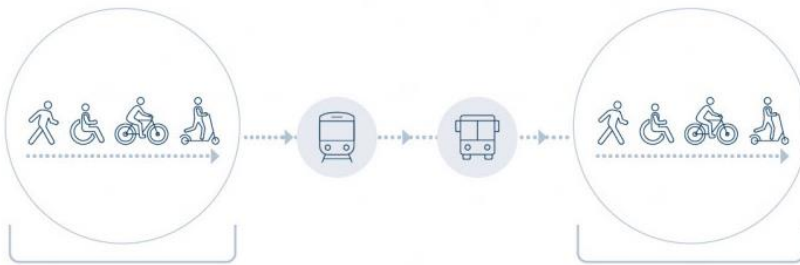
Binnen de Zeeuwse mix van mobiliteit staat de mens centraal; de techniek van innovatieve vormen van mobiliteit is daarin dienend. Een van de uitgangspunten uit de richtingennotitie is ook dat er ingezet wordt op innovatieve vormen van mobiliteit. Binnen de kaders van de richtingennotitie levert dit twee spanningsvelden op:

- 1) Innovatie versus marktrijpheid. Er worden voortdurend nieuwe mobiliteitsvormen ontwikkeld. Innovatieve vormen van mobiliteit kunnen kansen bieden om het reizen drastisch anders in te richten en beter aan te sluiten op de wensen van de reiziger. Tegelijkertijd wordt innovatie gekenmerkt door "onzekerheid" en lukt ook lang niet iedere innovatie. Dus om die innovatie daadwerkelijk te kunnen benutten is een zekere vorm van marktrijpheid nodig om een structurele reizigersvraag te bedienen met een bepaald kwaliteitsniveau.
- 2) Betaalbaarheid van innovatieve vormen van vervoer. Innovatieve mobiliteitsvormen zijn in het begin van hun ontwikkeling vaak relatief duur ten opzichte van de bestaande vormen van vervoer doordat een grootschalige uitrol nog ontbreekt of de bestaande juridische kaders het toepassen in de weg staan.

Om hierop in te spelen heeft de provincie Zeeland de komende jaren al €5 miljoen aan budget beschikbaar gekregen van het rijk (buiten concessiegelden om) om innovaties op te werken in Living Labs en ze onderdeel te maken van de mix van mobiliteit. Daarnaast sluit Zeeland aan op het Living Lab Slimme Mobiliteit om innovaties te stimuleren.

Doelmatigheid van flexibel en fijnmazig vervoer

Flexibel en fijnmazig vervoer is binnen de Zeeuwse Mix van Mobiliteit primair bedoeld om een reiziger vanaf zijn herkomst via een hub naar de sterke hoofdstructuur te bewegen, of van de sterke hoofdstructuur naar zijn bestemming te bewegen: de first- en last-mile. De first- en last-mile is schematisch weergegeven in figuur 17.



Figuur 17: First- en last-mile in een reis

Voor de first- en last-mile is er veelal de beschikking over mobiliteitsvormen in eigen bezit, zoals bijvoorbeeld de (elektrische) fiets, auto of scooter. Binnen de kaders van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit is het belangrijk deze vormen ook te benutten en met name de nieuwe toepassingen van flexibel en fijnmazig vervoer te koppelen aan de last-mile van een reis (in de buurt van bestemmingslocaties).

3. Contouren van de Zeeuwse mix van Mobiliteit

3.1 Doelen Zeeuwse mix van mobiliteit

De vierdoelen van de Zeeuwse mix van mobiliteit zijn in de werksessies gedefinieerd als:

- Vernieuwend;
- Betaalbaar;
- Toekomstbestendig;
- Kwaliteit voor de reiziger.

Deze doelen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de contouren van de mix.

3.2 Schematisch totaalbeeld

De Zeeuwse mix van mobiliteit bestaat uit samenhangende elementen, zoals schematisch weergegeven in figuur 13. De kern bestaat uit regulier OV: trein, ferry en bus. Flexibel en fijnmazig vervoer vult dit aan met diverse typen mobiliteit. Voor de kwetsbare doelgroep binnen de Zeeuwse inwoners is een daarnaast een systeem beschikbaar dat op hun wensen is toegesneden (het WMO-vervoer). Meer dan voorheen bestaat er samenhang tussen alle systemen. Ook zal er een grotere rol zijn voor individuele en actieve mobiliteit, zoals lopen, de fiets en e-bike.

Voor de grootste reizigersstromen is het OV geschikt: dit gaat uit van bundeling van reizigers, kent daardoor een relatief lage financiële bijdrage van de overheid en heeft voor reizigers het voordeel van eenvoud, voorspelbaarheid en een relatief

lage ritprijs. Bij een ontwerp van de Zeeuwse mix van mobiliteit is logisch om het flexibel en fijnmazige vervoer integraal te beschouwen met de sterke hoofdstructuur van de Zeeuwse Mobiliteitsmix. Daarmee wordt recht gedaan aan de positie van flexibel en fijnmazig in de mix van mobiliteit maar ook aan het uitgangspunt dat grote stromen de samenstelling en noodzaak van de mix sturen. Een schematische weergave van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit is weergegeven in figuur18, met differentiatie naar collectief en individueel en korte en lange afstanden.



Figuur 18: Schematische weergaven mobiliteitsmix

3.3 Snel en effectief OV

In het OV-netwerk zijn de spoorlijn Vlissingen – Roosendaal en de ferry Vlissingen – Breskens vaste waarden. In het OV wordt verder met een gelaagd systeem gewerkt. Het is hierbij logisch dat de basis wordt gelegd met een netwerk dat de dikkere reizigersstromen bedient met meer gestrekte routes dan in het huidige netwerk. In hoofdstuk 2 zijn drie typen netwerk uitgewerkt. Een netwerk met elementen van scenario 2 en 3 is op het eerste gezicht passend voor het toekomstig Zeeuws busnetwerk.

Internationale buslijnen nemen een aparte positie in. De buslijnen 42: Breskens – Sluis – Brugge en 19: Hulst – Antwerpen – Breda hebben een vaste rol die regionaal hoog wordt gewaardeerd, ook in de toekomst. Een nieuwe hoogwaardige verbinding tussen Terneuzen en Gent (nu lijn 50, alleen zomer en weekend) staat hoog op de wensenlijst. Met Vlaanderen zijn afspraken te maken over kosten, tarieven, halten in België en andere praktische zaken.



Figuur 19: Diverse bussen van Connexxion en De Lijn op Busstation Oostburg Ziekenhuis

Een apart onderdeel van het OV-netwerk zijn de scholierenlijnen. Bij het hoge aandeel scholieren en studenten in het Zeeuwse OV, past maatwerk hiervoor goede bij het netwerk in Zeeland. De exacte omvang en vormgeving van een toekomstbestendig scholierenennetwerk zal afhankelijk zijn van het toekomstig aantal reizigers. Dat is pas te beoordelen als de effecten van de coronapandemie zijn gestabiliseerd. Zo is de vraag of meer onderwijs digitaal online gaat plaatsvinden en of de lestijden blijvend verschuiven en gespreid worden. Vooral dat laatste is behulpzaam om het vervoer van leerlingen en studenten comfortabel (geen overvolle bussen) en kosteneffectief (een bus kan dan twee spitsritten maken in plaats van één) te laten plaatsvinden. Ook speelt de vraag of de opkomst van de e-bike is versneld.

Een nieuw OV-netwerk zal meer gericht zijn op de dikkere reizigersstromen en langere afstanden. Op de afbeelding op de volgende pagina is een schematisch kaartbeeld opgenomen van de scenario's (exclusief scholieren). De exacte vormgeving is nader uit te werken ter voorbereiding op de nieuwe OV-concessie. Op sommige minder drukke trajecten zal dit nieuwe netwerk betekenen dat er niet meer alle dagen van de week en in de avond een bus rijdt. Ook zal op enkele plaatsen de bus niet meer door de kern rijden maar een halte hebben aan de rand. Dit draagt bij aan een snellere reis voor de meeste reizigers en het trekken van nieuwe reizigers, maar het betekent voor anderen dat ze voortaan met de fiets naar de halte zullen gaan in plaats van te voet.

Het nieuwe busnetwerk betekent minder ritten met een magere bezetting. Daarmee ontstaat financiële schuifruimte om de een nieuwe mix van mobiliteit op te zetten die ook juist meer en nieuwe reizigers zal trekken. Een deel van de huidige busreizigers zal hun reis op een andere wijze moeten gaan vormgeven. Ook voor de fiets ontstaat een grotere rol.

Schematische weergave van scenario's met onderlinge verbindingen

Legenda

- Spoorlijn Vlissingen - Roosendaal - Randstad
- Scenario 1: kernnet
- Scenario 2: kernnet+aanvullend-1
- Scenario 3: kernnet+aanvullend-1+aanvullend-2
- Buurtbus
- ||||| Veerboot
- Treinstation



*kaartbeeld is exclusief scholierenverbindingen

3.4 Hoe ziet de flexibele en fijnmazige mobiliteit eruit?

Naast het OV-netwerk is er veel ruimte voor flexibel en fijnmazig vervoer. Deels is dit een aanvulling voor het OV, deels een vervanging maar het kan ook juist nieuwe reizigers aantrekken mede door een betere feedering op het OV. Belangrijk daarbij is dat over heel Zeeland de reiziger kan rekenen op een mobiliteitsmogelijkheid relatief dicht bij huis of bestemming. De uitwerking is per gebied en doelgroep te maken met oog voor de kwaliteit voor de reiziger en de kosteneffectiviteit.

3.4.1 Flexibel en fijnmazig in algemene zin

Bij een veelheid aan beschikbare mobiliteitsvormen, is het van belang dat (potentiële) reizigers een goede keuze kunnen maken. Ontwikkelingen rond MaaS (Mobility as a Service, mobiliteit als dienst) helpen daarbij. In bijvoorbeeld een app krijgt de reiziger aan de hand van zijn gewenste reis een overzicht van beschikbare mobiliteitsvormen. Ook de betaling verloopt via de app. Een grotere rol voor de fiets en e-bike past in de trend naar meer actieve mobiliteit. Bij hubs (OV-knooppunten) zijn goede voorzieningen nodig. Overdekte stallingsruimte, goede mogelijkheden om de fiets met een slot te bevestigen en oplaadvoorzieningen voor een e-bike horen daar bij. Een fatsoenlijke wachtvoorziening en goede reisinformatie behoren ook tot de standaard. Deelfietsen vormen vooral op bestemmingslocaties in Zeeland een onderdeel van de mobiliteitsmix. Voor inwoners van Zeeland is dit van minder belang: zij zullen vooral met hun eigen fiets vanuit huis naar de halte rijden. Zeker op hubs vormen deelfietsen een aanvulling die een groter bereik mogelijk maakt. Dit grotere bereik is logisch wanneer buslijnen zich meer op gestrekte routes en langere afstanden toeleggen. Op de Zeeuwse intercitystations Goes, Middelburg en Vlissingen is de OV-fiets al beschikbaar. Op hubs in Zierikzee en Terneuzen vergroten ze het invloedsgebied

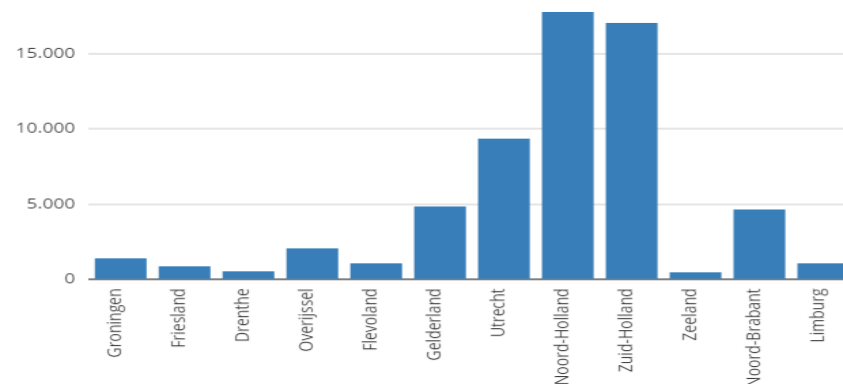
van het OV voor reizigers die daar vanuit andere delen van Zeeland of verder weg aankomen.

Elektrische deelfietsen

Elektrische deelfietsen zijn ook een mogelijkheid. Hun bereik is groter, maar de kosten voor exploitant en reiziger zijn hoger. Ervaringen in het land wisselen, ze komen in ieder geval veel minder voor dan gewone deelfietsen. Een start met deelfietsen is logisch, bij veel gebruik is toevoegen van elektrische deelfietsen later mogelijk. Lopende en binnenkort startende pilots in Zeeland (zoals in Sluis) zullen ook ervaringen opleveren.

Deelauto's

Deelauto's komen anno 2021 op grote schaal vooral in de grote steden van de Randstad voor. Ze hebben een functie in gebieden waar het autobezit lager dan gemiddeld is door hoge parkeertarieven en beperkte parkeerruimte. Van beide is in Zeeland weinig sprake. Aanbieders als Greenwheels en Car2go functioneren op commerciële basis. Dat zij buiten de randstad veel minder actief zijn, duidt op een kleine markt.



Figuur 20: Aantal deelauto's per provincie in 2020; Bron: CROW-KpVV

Deze overwegingen leiden tot de conclusie dat de deelauto op commerciële basis in de Zeeuwse mobiliteitsmix niet vanzelfsprekend is, maar mogelijk wel potentie en bestaansrecht heeft bij voldoende animo en lokale support. Lopende initiatieven met deelauto's zoals die van "SD op weg" zullen inzicht bieden in vormen die breder toepasbaar zijn in Zeeland. Daar wordt de combinatie met bedrijven en instellingen gezocht, wat een goede basis biedt. Een bijzondere deelauto biedt ANWB met "automaatje". Tegen een kleine vergoeding bieden automobilisten met hun eigen auto aan deelnemers de mogelijkheid een rit te maken.

Lokale initiatieven en vrijwilligers

Lokale initiatieven op basis van vrijwilligers kunnen een aanvulling zijn die is toegesneden op de lokale behoefte. Dit kan vele vormen aannemen, zoals de praktijk op Schouwen-Duiveland en Tholen al bewijst. De overheid speelt een rol in het faciliteren van de vrijwilligersinitiatieven. Dit kan gaan om de vindbaarheid van de vormen van vervoer in een MaaS-app, of bijvoorbeeld onderhoud van het voertuig door de vervoerder die in het gebied het OV verzorgt.

Vraagafhankelijk vervoer

Vraagafhankelijk vervoer als de haltetaxi (halte-halte) of WMO-vervoer (deur-deur) biedt de reiziger maatwerk, maar heeft hoge kosten per rit. Zelfs bij combinatie met andere flex-systemen zijn de kosten per rit doorgaans €15,- of meer, zo leert de ervaring in het hele land. Het gebruik ervan is dus te beperken tot reizigers voor wie het reële meerwaarde heeft en die niet een alternatieve reismogelijkheid hebben. Voor WMO geschiedt dat via indicering. Voor de haltetaxi is de gebruikerspas een goede methode: het voorkomt dat reizigers al te gemakkelijk dit dure systeem gebruiken maar is qua kosten en verkrijgbaarheid geen onredelijke drempel. Ook is het passend dat abonnementen zoals de OV-Studentenkaart niet geldig zijn. Niettemin, als het ontsluitend OV wordt verminderd, is toename van het gebruik van de haltetaxi te voorzien. Het systeem is vanuit zijn aard niet te beperken tot een bepaald budget. Als er veel mensen van

gebruik gaan maken, zal de benodigde bijdrage van de provincie moeten groeien. Als het budget voor een jaar voor het einde van het jaar is verbruikt, kan niet de voorziening worden gestaakt tot de start van het volgende jaar. Een dergelijke open-einde regeling kent financiële risico's. Daar staat tegenover dat deze vorm van vervoer een hoge mate van service kan bieden voor de reiziger doordat er meer bestemmingen bereikbaar worden (vb. ook op weekenddagen en in de avonduren).

Van het omzetten van regulier OV in een vraagafhankelijke voorziening zijn veel voorbeelden in Nederland. Kwantitatieve evaluaties ontbreken echter veelal, merkwaardig genoeg. Duidelijk is wel dat de drempel van aanmelding reizigersverlies geeft van gemiddeld 2/3 deel van de originele OV-reizigers. Dit geldt zelfs als het aanmelden klantvriendelijk wordt vormgegeven met een goed werkende app in combinatie met de mogelijkheid om te bellen.

Het dilemma van vraagafhankelijk vervoer is dat een hoge kwaliteit prettig is voor de reiziger, maar een hoge bijdrage van de provincie vereist. In hoofdstuk 2 is toegelicht dat een reguliere OV-reiziger gemiddeld €2,30 bijdrage van de provincie vergt, een reiziger in een vraagafhankelijk vervoer (in dit geval WMO) gemiddeld €15,-. Een reiziger in het vraagafhankelijk vervoer is dus meer dan zes keer (!) zo duur dan een gemiddelde OV-reiziger. Wanneer een zwakke buslijn wordt vervangen door vraagafhankelijk vervoer en de meeste reizigers van het vraagafhankelijk vervoer gebruik gaan maken, kan het aantal reizigers afnemen terwijl de kosten toch hoger worden. Dat is op termijn onhoudbaar. Een hoger tarief voor vraagafhankelijk dan voor regulier OV is vanuit kwaliteit voor de reiziger en toerekening van kosten alleszins redelijk. In West-Brabant wordt gedacht aan een tarief van 2,5 keer het normale OV-tarief. Hoe tegenstrijdig het ook klinkt, enige mate van beperking van het gebruik is nodig om het systeem te kunnen financieren. Anders gesteld: het systeem wordt zo veel mogelijk gebruikt door reizigers voor wie het echt meerwaarde heeft.

Spelregels voor vraagafhankelijk vervoer

Vraagafhankelijk vervoer kan in de vorm van een ruim beschikbaar “vangnet” als extra ten opzichte van het busvervoer wel meerwaarde bieden. Het biedt dan de zekerheid dat reizigers ook op minder drukke uren kunnen reizen. Dit kan er toe leiden dat men een minder grote drempel ervaart om per OV te reizen op de uren dat het OV wel goed beschikbaar is. De hoge kosten van een rit met vraagafhankelijk vervoer maken het wel nodig dat het systeem beperkt wordt gebruikt, het gaat immers vooral om de beschikbaarheid ervan. Een drempel in de vorm van een hoger tarief is op zijn plaats. Ook hier is er het risico dat bij meer reizigers dan verwacht, de kosten van deze “open eind regeling” te hoog worden. Een voorzichtige start is sterk aan te bevelen. De te hanteren tarifiering schept de randvoorwaarden voor de fijnmazigheid en dekking van het systeem.

Aan te raden is om daarin drie schaalniveaus te hanteren die de fijnmazigheid en dekking voor de reiziger inzichtelijk maken:

1. Opstappunt-Hub: Hierbij maakt de reiziger gebruik van flexibele en fijnmazige mobiliteit om vanuit een opstappunt in de omgeving van zijn woning of bestemming van/naar een hub te reizen. Hiermee wordt de reiziger gestimuleerd om gebruik te maken van de hoofdstructuur van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Aangeraden wordt om deze vorm van vervoer aan te bieden op de bedieningstijden van de hoofdstructuur.
2. Een reis van “Deur – Deur”: hierbij kan een reiziger direct van zijn of haar vertrekadres direct naar de gewenste bestemmingslocatie reizen. Deze vorm van reizen speelt geeft een maximale fijnmazigheid. Aan te raden is om deze vorm voornamelijk ter beschikking te stellen op momenten dat er geen reis met het OV mogelijk is. Deze vorm van vervoer is te vergelijken met het reguliere taxivervoer, een commercieel taxitarief is hierin dan ook passend. Bij afwezigheid van regulier OV, als de andere vormen van de Zeeuwse Mobiliteitsmix niet passend zijn of als de reiziger bereid is om een hoog tarief te betalen voor de reis is een bedieningsperiode van 24/7 passend.

3. Halte-Halte (bij afwezigheid van OV): hierbij maakt de reiziger gebruik van de flexibele en fijnmazige mobiliteit om van en naar een halte te reizen. Echter zal in bepaalde gebieden of op bepaalde perioden of tijdstippen geen regulier OV aanwezig zijn. Bij een reis tussen haltes is een tarief passend bij het reguliere OV-tarief passend.

3.4.2 Specifieke regionale kenmerken voor flexibele en fijnmazige mobiliteit uit de werksessies

Vanuit de werksessies zijn de specifieke regionaal opgehaalde kenmerken voor de mix van mobiliteit hieronder kort beschreven.

Schouwen-Duiveland

Voor de verdere invulling van de mix van flexibele en fijnmazige mobiliteit is in Schouwen-Duiveland de ontwikkeling van 3-5 hubs wenselijk met daarin een goede beschikbaarheid van diverse mobiliteitsoplossingen, namelijk: de halte-taxi, buurtbus, elektrische deelfietsen en deelauto's. Het bestaande systeem van SD-op-Weg biedt kansen om hierop verder uitgebreid te worden. Ook vrijwilligersinitiatieven zoals de Zonnemaire schoolbus verdienen opvolging.

Tholen

Binnen Tholen is er een sterke behoefte aan een verbinding tussen de (grotere) kernen, om de voorzieningen voor iedereen bereikbaar te houden. De inzet op Tholen is vooral gericht op een goede invulling van hubs met een haltetaxi, buurtbussen, (elektrische) deelfietsen en eventueel scooters. Ook (uitbreiding van) de vrijwilligersinitiatieven zijn kansrijk. Centraal daarin staat ook de bereikbaarheid van voorzieningen. Zo is bijvoorbeeld in Sint-Maartensdijk de huisartsenpost niet te bereiken met het OV en deze dient dus met het flexibel en fijnmazige mobiliteit goed bereikbaar te blijven. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor het toekomstig steunpunt van ziekenhuis Bravis.

Walcheren

Walcheren kenmerkt zich door de twee grotere steden met goede OV-verbindingen (trein en bus) en een relatief groot aantal kleinere kernen op een afstand van 10-20km van die steden. De kernen van Serooskerke en Koudekerke zouden in ieder geval met het reguliere OV een verbinding moeten behouden, om voldoende basis te hebben om het aanvullende flexibele een fijnmazige systeem goed te laten functioneren. De afstand vanuit de kernen naar de steden is voor met name ouderen vaak te groot om te fietsen. Hiervoor is dus behoefte aan een vraagafhankelijk systeem met enkele hubs, een goede haltetaxi en mogelijk buurtbussen. Scholieren maken vaak wel gebruik van de (elektrische) fiets (in de zomermaanden). In Walcheren zou (voor die doelgroep) dus wellicht nog meer ingezet kunnen worden op (een regeling voor) de elektrische fiets of een slimme inzet van een scholierenlijn.

Daarnaast is op Walcheren de toeristische mobiliteit een extra bijzonderheid. Er worden kansen gezien in het combineren van vervoer, maar tegelijkertijd worden de verschillen in behoeften onderkend. De (on)mogelijkheden en kansen voor de rol van de toerist in de mobiliteit (tussen b.v. de kernen langs de kust) moeten verder worden verkend.

Noord- en Zuid-Beveland

In Zuid-Beveland kan de mobiliteit meer de kansen benutten van de aanwezige spoorlijn. Door meer in te zetten op deelmobiliteit bij de stations kunnen de omliggende kernen beter worden bediend. Dit kan omdat de afstanden tot en tussen de kernen relatief klein zijn. Een nader onderzoek naar herkomsten en bestemmingen is wenselijk om dit goed in te vullen. Verder is het wenselijk om met een haltetaxi of buurtbussen ook de overige gebieden te bedienen naar behoefte. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor 's-Gravenpolder en Noord-Beveland.

Zeeuws-Vlaanderen

Zeeuws-Vlaanderen kenmerkt zich door relatief grote afstanden tussen de kernen. De wens is dan ook om relatief zwaar in te zetten op de haltetaxi voor dit gebied om de verbindingen naar de hubs voor het snellere OV te realiseren. Daarnaast biedt een zwaardere en slimmere inzet op de buurtbus ook kansen.

In vergelijking met de andere regio's is de fiets hier een minder makkelijk inzetbaar element in de mix. Desalniettemin zijn er ook voor (elektrische) deelfietsen wel kansen, zoals op het busstation Westerscheldetunnel (ook scooters) en bij Breskens (met name gericht op toeristische mobiliteit). Voor Hulst en Axel worden ook nog kansen gezien voor de deelauto.

3.4.3 Doelgroepenvervoer

Het doelgroepenvervoer behoudt zijn grote maatschappelijke waarde. Voor het WMO-vervoer is het wenselijk dat het OV als alternatief beter wordt benut waar dat mogelijk is gelet op de eigenschappen van de doelgroep. Een deel van de WMO-reizen kan met het OV worden afgelegd met beperkte loopafstanden. Wanneer het uitgangspunt van de indicatiestelling voor WMO is dat men zelfstandig nog een afstand van 600 meter kan lopen, bijvoorbeeld met een rollator, is voor 10 tot 15 procent van de WMO-reizen het OV een alternatief. Anno 2021 zijn veel bushaltes toegankelijk en er rijden al enkele jaren alleen lagevloerbussen zonder treden bij in- of uitstappen. Meer OV-gebruik zal van de reiziger ontegenzeggelijk gewenning vergen, maar het draagt bij aan sociale activering en inclusiviteit en de houdbaarheid van de voorziening op langere termijn. Aandachtspunt is dat een OV-netwerk dat meer is gericht op langere afstanden, in mindere mate een alternatief voor WMO-reizen is. Op lokale schaal kunnen systemen met vrijwilligers voor een deel van de WMO-reizen een alternatief bieden. De schaalgrootte zal veeleer beperkt zijn, maar de lokale betrokkenheid des te groter.

3.4.4 Toerisme

Voor de Zeeuwse Mix van Mobiliteit gaat het vooral om de lokale ritten van toeristen tijdens het verblijf in Zeeland. Er staan twee pilots (Bed & Bike en OV-Flex) gepland om het autogebruik onder toeristen terug te dringen. Ze verschillen sterk, en geven alleen al daarmee aan dat de doelgroep “verblijfstoeristen” veel variatie kent en afwijkt van de mobiliteit van de inwoners van Zeeland. Hoofddoel is om het automatisme te doorbreken waarmee verblijfstoeristen voor het gemak en het vertrouwde van de eigen auto kiezen.

In het verleden kende Zeeland enkele zomer-OV-lijnen aan de kust. Deze reden op Schouwen-Duiveland, Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen. Het aantal reizigers was onvoldoende. Een oorzaak was dat de routes lang en omslachtig waren om alle accommodaties en attractiepunten aan te doen. Daardoor waren de reistijden lang en de dienstregeling slecht te begrijpen. Overigens is deze ervaring ook elders in Nederland bekend (bijvoorbeeld de cabrio-bus op Goeree Overflakkee).

Bij de reis van toeristen van hun woonplaats naar Zeeland is een alternatief voor de auto minder kansrijk. De voordelen van de eigen auto, alleen al qua bagage, zijn te groot. Niettemin biedt de komst van de intercity mogelijkheden om toch een alternatief te bieden, zeker in samenwerking met actieve toeristische ondernemers.



Figuur 21: Strandtoerisme Zeeland

De kustgemeenten proberen de druk op het hoogseizoen te verlagen door jaarrond toerisme en minder drukte in het hoogseizoen te bevorderen. En die drukte wordt enerzijds ervaren door rijen in winkels, drukke terrassen en volle stranden door de eigen inwoner maar zeker ook door de congestie in het verkeer (files, volle parkeerterreinen, niet door kunnen rijden, etc.). Daarbij zien de kustgemeenten een kans om toeristen via de Zeeuwse Mix voor Mobiliteit aanvullende deelmobiliteit te faciliteren tijdens hun vakantieperiode.

4. In 10 stappen: de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit

In dit hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen voor de nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit in 10 stappen toegelicht.

4.1 Het huidige mobiliteitssysteem is niet langer houdbaar

Het huidige mobiliteitssysteem is aan allerlei ontwikkelingen onderhevig. Socio-economische ontwikkelingen zijn hierin een belangrijk onderdeel maar ook de trends die zich in de samenleving voltrekken. De belangrijkste redenen om echt een nieuwe invulling te vinden voor het personenvervoer in Zeeland zijn:

- als gevolg van de vergrijzing en ontgroening zal het gebruik van het openbaar busvervoer naar verwachting in de toekomst afnemen;
- het gebruik van de e-bike neemt toe;
- er ontstaan nieuwe vormen van flexibele en fijnmazige mobiliteit;
- opkomst van deelmobiliteit;
- technologische ontwikkelingen;
- ouderen blijven langer actief en voorzien langer in hun eigen mobiliteitsbehoefte.

Deze ontwikkelingen zetten de betaalbaarheid van het huidige OV-systeem onder druk, waardoor het huidige busnetwerk steeds minder kan voorzien in de behoefte die de reiziger heeft. Dit vraagt om een transitie van het huidige systeem naar een nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit. In deze mix vormt een gestrekt en snel OV-systeem samen met een verzameling van diverse flexibele en fijnmazige mobiliteitsoplossingen het mobiliteitssysteem van morgen dat beter kan inspelen

op de wensen van de reiziger, maar ook nieuwe reizigers kan aantrekken. Zeeland is niet uniek in deze opgave, echter wel in geografie.

4.2 Het OV-netwerk moet zeker bestaan uit meer dan alleen hoofdlijnen tussen de grootste kernen

Het snelle net van OV-lijnen vormt de ruggengraat van de Zeeuwse mix van mobiliteit. De ruggengraat bestaat uit:

- Spoor Vlissingen – Roosendaal ev.
- Veer Vlissingen – Breskens;
- Kernnet bus.

De ruggengraat wordt aangevuld met een netwerk van een aantal ontsluitende buslijnen (scenario 2). Daarmee wordt ook voldaan aan de ambitie dat OV als basisvoorziening bijdraagt aan duurzaamheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen in Zeeland. De combinatie met flexibel en fijnmazige mobiliteit heeft potentie om deze doelstellingen verder te versterken. Echter om flexibele en fijnmazige mobiliteitsoplossingen succesvol te laten zijn is een minimale basis en massa nodig vanuit het OV om een efficiënt en effectief reizigersproduct te kunnen bieden. Het OV-netwerk en flexibel en fijnmazig systeem ontmoeten elkaar op de hubs die bijdragen aan een naadloze overstap en daarmee de (beleefde) reistijd doen verbeteren.

De scholierenlijnen (zoals b.v. over de Oesterdam) kunnen blijven rijden bij voldoende vraag. Wel wordt geadviseerd te kijken naar een betere spreiding van lestijden. Zie hiervoor punt 8.

4.3 Voor een deel van de huidige OV-reizigers is lopen en fietsen een acceptabel alternatief

In het huidige OV-systeem is circa 22% van de reizen korter dan 5km, 10% is korter dan 2,5km en 4% is korter dan 1km. De richtingennotitie geeft daarbij als uitgangspunt dat “de reiziger in de Zeeuwse Mobiliteitsmix zo veel mogelijk loopt of fietst mogelijk bij korte verplaatsingen, of eigen mobiliteitsinitiatieven gebruikt”. Met de opkomst van de elektrische fiets is men doorgaans bereid om ritten van 5 – 7,5 kilometer in veel gevallen als alternatief voor een ontsluitende buslijn, of als voortransport naar een hub in te zetten. In sommige gevallen zijn zelfs ook langere afstanden denkbaar.

Lopen en fietsen krijgen dus een sterkere basis in het Zeeuwse mobiliteitssysteem dan nu het geval is. Bij deze sterkere basis hoort ook een bijbehorend pakket aan investeringen aan fietsinfrastructuur en of stimuleringsregelingen. Een belangrijk onderdeel hierbij is bijvoorbeeld ook het verbeteren van stallings- en laadvoorzieningen op haltes en hubs.

In Nederland zijn we gewend om te fietsen, toch vraagt de reiziger ook om de aanwezigheid van alternatieven voor de fiets als de omstandigheden daar om vragen. Bijvoorbeeld slecht weer of bij een zakelijke reis.

4.4 Flexibele en fijnmazige mobiliteit als aanvulling op een sterke hoofdstructuur

Om beter in te spelen op de wensen van de Zeeuwse reizigers bestaat het flexibele en fijnmazige deel van de Zeeuwse mobiliteitsmix uit een verzameling mobiliteitsoplossingen. Alleen met een passende mix bedien je de verschillende

gebieden en doelgroepen in Zeeland adequaat. De mobiliteitsoplossingen zijn een samenspel tussen door overheid gestuurde systemen en vrijwilligers- en marktinitiatieven. Afhankelijk van de massa en sociale context is een van deze vormen passend.

Betrouwbaarheid, beschikbaarheid, integraliteit, gemak en vindbaarheid zijn belangrijke systeemeigenschappen die moeten zorgen dat de Zeeuwse Mix van Mobiliteit als geheel beter aansluit bij de wensen van de reiziger van morgen. Dit vraagt echter wel om een gedragsverandering van de reizigers van vandaag. Die gedragsverandering wordt gestimuleerd als er voor de reiziger een duidelijk merkbaar voordeel is: dat kan zijn als het sneller, comfortabeler, goedkoper, flexibeler, etc. is. Tegelijkertijd zal de Zeeuwse Mix van Mobiliteit vragen om een gedragsverandering voor veel reizigers, en daar hoort bij dat we accepteren dat een deel van de “oude” reizigers op een andere manier zal gaan reizen.

4.5 Flexibele en fijnmazige mobiliteit is meer dan een vangnet voor “vervallen” OV-reizigers

Flexibele en fijnmazige mobiliteit kan, naast het beter inspelen op de wensen van de huidige reiziger, ook nieuwe reizigers aanspreken die nu nog niet in het Zeeuwse mobiliteitssysteem deelnemen. Het is daarbij belangrijk om deze potentiële groep nieuwe reizigers kennis te laten maken met de Zeeuwse Mix van Mobiliteit. Deze stapsgewijze kennismaking kan al in een snelle eerste stap worden vormgegeven door bijvoorbeeld met een aantal kleinschalige systemen te beginnen op een aantal belangrijke bestemmingslocaties. Daarnaast biedt flexibel en fijnmazige mobiliteit kansen om nieuwe reizigers te trekken vanwege een andere beschikbaarheid en flexibiliteit (toegang tot voorzieningen).

Flexibele en fijnmazige mobiliteit kan per regio verschillen. Zo ziet de mix van mobiliteit in stedelijke omgevingen er anders uit dan daarbuiten. Waar in en

rondom steden en grotere kernen een belangrijke rol voor de (elektrische) fiets lijkt weggelegd, zal in het buitengebied bijvoorbeeld een sterkere rol voor de auto zijn weggelegd voor een reis naar een hub. De aanwezige voorzieningen bij haltes en hubs bepalen in een belangrijke mate de aantrekkelijkheid van het gebruik van de Zeeuwse Mix van Mobiliteit.

4.6 Deelmobiliteit is (grotendeels) een marktactiviteit

De Zeeuwse Mix van Mobiliteit bestaat uit veel verschillende vormen van mobiliteit. Geen van de losse systemen is op zichzelf staand dé oplossing: de kracht zit in optelsom van verschillende deelsystemen geënt op lokale context. Toch vormen deelmobiliteitsvormen een belangrijk deel van de Zeeuwse Mobiliteitsmix. Denk hierbij aan deelauto's of deelfietsen. Het realiseren en opereren van deelmobiliteit is een spanningsveld tussen markt, overheid en vrijwilligers. In essentie is het aanbieden van deelmobiliteit een marktactiviteit. Daarbij is het belangrijk om te achterhalen wat er nodig is om de business case voor marktpartijen interessant te maken in Zeeland. Als overheid wordt aangeraden om daarin juist een faciliterende rol te pakken. Denk hierbij aan:

- het verlenen van startsubsidies;
- integratie van initiatieven in de vervoerscentrale;
- faciliteren van MaaS als verbindend platform;
- in samenwerking met vrijwilligers, toerisme en het bedrijfsleven op zoek naar kansen voor een verdere invulling.

4.7 Vrijwilligersinitiatieven bieden veel meerwaarde

Bepaalde delen van Zeeland mogen zich gelukkig prijzen met een goed ontwikkeld en groeiend systeem vrijwilligersinitiatieven op het vlak van mobiliteit. Deze initiatieven dragen bij aan meerdere doelstellingen, zowel op het vlak van bereikbaarheid als op het gebied van sociale cohesie. Het is dus uitermate

belangrijk om het lokale enthousiasme voor deze systemen te behouden waar mogelijk te verspreiden naar andere delen van Zeeland.

De initiatieven zijn sociaal enorm belangrijk. Ze verbinden mensen, activeren ouderen en bieden een mobiliteitsdienst die niet (rendabel) vanuit de overheid kan worden georganiseerd. In schaalgrootte zijn ze beperkt en de reizigersaantallen zijn bescheiden, maar sociaal spelen ze een grote rol en de gebruikers zijn er erg blij mee. De buurtbus speelt ook in de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit een goede rol. Waar mogelijk kan deze nog efficiënter worden ingezet.

Het is belangrijk, en ook een behoefte vanuit de initiatieven zelf, om deze en toekomstige initiatieven te versterken en te ontlasten. Dat kan bijvoorbeeld door een overkoepelende organisatie van vrijwilligersinitiatieven te faciliteren die helpt bij het ontzorgen van de organisaties op juridisch en organisatorisch vlak. Wellicht kan deze organisatie ook een rol spelen bij het vinden en binden van vrijwilligers, want de beschikbaarheid van vrijwilligers is wel een aandachtspunt. Verder is het van belang dat de verschillende initiatieven ook goed vindbaar zijn voor gebruikers en dat er dus een goede koppeling ontstaat met de overige elementen in de Zeeuwse mix van mobiliteit. Mogelijk dat de nieuwe mobiliteitscentrale hier een rol in kan spelen en ook de ontwikkeling van MaaS-apps.

4.8 Spreiding van scholierenspits levert het onderwijs een grotere kans op behoud van goed OV op

In Zeeland bestaat een groot deel van de OV-reizigers uit scholieren en studenten. De scholen en onderwijsinstellingen zijn geconcentreerd op een aantal strategische (grote) locaties en de scholieren en studenten gebruiken hun OV-studentenkaart om zelfstandig met het OV naar school te reizen. Deze stroom leidt dan ook tot relatief zware en geconcentreerde spits-stromen, met name rond de

starttijden van de scholen. Door deze zogenaamde hyperspitsen staan veel voertuigen een groot deel van de dag stil.

Een betere spreiding van de starttijden van de scholen en onderwijsinstellingen zou een aanzienlijke reductie van de uitgaven opleveren. Niet alleen spaart een beter spreiding de inzet van extra scholierenbussen in de hyperspits uit, maar ook wordt de restcapaciteit van de overige bussen beter benut wat leidt tot langdurigere en een betere bezetting. Het is wenselijk om de scholen ervan te overtuigen dat een betere spreiding bijdraagt aan de verbetering van het OV. Aanvullend kan ook worden geprobeerd om de huidige positieve effecten van de corona-situatie proactief te benutten. Door het thuisonderwijs en de spreiding van scholieren tijdens de dag en tussen de weekdagen, is de vervoersstroom ook veel meer gespreid.

4.9 Doelgroepenvervoer is binnen de huidige randvoorwaarden relatief efficiënt

Het doelgroepenvervoer in Zeeland is door de GVZ momenteel al relatief efficiënt georganiseerd. De GVZ combineert ritten waar mogelijk en richt zich ook op het clusteren van bijvoorbeeld gezamenlijke ritten naar dagbestedingsactiviteiten.

Door de specifieke randvoorwaarden en indicaties van de reizigers kan dit vervoer vaak ook niet efficiënter georganiseerd worden. Wel is door de GVZ aangegeven dat het aantal specifieke gevallen wel hoog is en per regio verschilt. Het verdient de aanbeveling om hier nog een keer specifiek een analyse op te doen: bij minder specifieke kenmerken en indicaties (soms ingesleten uit het verleden) kan er naar verwachting een hogere combinatiegraad worden bereikt.

Vanuit de aard van het vervoer is het reizen met het WMO-vervoer relatief duur. De kosten per rit en per reizigers liggen vaak wel een factor 6 hoger dan in het reguliere openbaar vervoer. Dit houdt natuurlijk verband met het specifieke karakter van de kwetsbare doelgroep. Verder is het vervoer van deur tot deur en

heeft het geen dienstregeling, waardoor het ook een meer 'luke' vorm van vervoer is dan het openbaar vervoer.

Vanuit de analyses blijkt dat er maar beperkte mogelijkheden zijn om schuifruimte te vinden:

- met het kritisch kijken naar de indicatie eisen, het proactief aanbieden van en informeren over andere ophaaltijden en OV-alternatieven, is er mogelijk een beperkte groep mensen die vanuit het WMO-vervoer vaker het OV en de andere elementen uit de nieuwe mix kan gaan gebruiken;
- binnen het WMO is mogelijk nog enige winst te behalen in het 'opschonen van indicaties' en het specifieker kijken naar de echte behoeften van de reizigers.

Verder is er, bij het integreren van de aansturing van verschillende systemen door één mobiliteitscentrale, mogelijk winst te behalen in het efficiënter benutten van de WMO-voertuigen. Daarbij dient wel in ogenschouw te worden genomen dat de WMO-voertuigen vanuit hun aard vaak duurder zijn dan gewone kleine bussen.

4.10 Toerisme vergt een eigen aanpak

De mobiliteit in Zeeland wordt ook gekenmerkt door de aanwezigheid van veel toeristische mobiliteit. Hoewel dit op het eerste gezicht een kansrijk element lijkt, blijkt in de praktijk dat deze doelgroep door het afwijkende reisgedrag en behoeften vraagt om een eigen en specifieke aanpak. Het is van belang om ook de sector zelf hier nauw bij te betrekken, ook als het gaat om de specifieke kennis van de doelgroep en het reisgedrag.

In de afgelopen jaren zijn er meerdere initiatieven geweest om de toeristische mobiliteit te integreren met het openbaar vervoer of vanuit het openbaar vervoer specifieke maatwerkoplossingen te bieden voor toeristen. Deze initiatieven zijn tot nu toe weinig succesvol gebleken en vaak weer stopgezet na 1 of 2 seizoenen.

Vanuit de nieuwe vormen van mobiliteit in de nieuwe Zeeuwse mix ontstaan er mogelijk nieuwe kansen om ook toeristen te faciliteren. Denk bijvoorbeeld aan deelfietssystemen of flexibele oplossingen langs de kust. Het is belangrijk om de toerismesector zelf ook actief ideeën en initiatieven te laten ontplooien, vanuit hun kennis en belang.

Voor de nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit is het wel van belang om de toerist als potentiële reiziger op het netvlies te houden. De nadruk zal daarbij liggen op verplaatsingen binnen Zeeland (van in ieder geval de buitenlandse toeristen), hoewel ook zeker aansluiting gezocht moet worden bij initiatieven van b.v. de NS om toeristen met het OV naar Zeeland te krijgen. Een versnelling van de intercity naar Vlissingen speelt daar mogelijk ook een positieve rol bij.

Er zit potentieel in doelgroep toeristen als er passende mobiliteitsvormen zijn zoals deelmobiliteit op hubs, goede informatie over het overige fijnmazige vervoer en een goede app-toegang. In combinatie met de toeristen kan wellicht een betere inzet worden bereikt tussen de dalperiode van school/werk (vakanties) en toeristisch seizoen. Zo ontstaan er mogelijkheden om het systeem robuuster te maken voor relatief landelijk en dunbevolkt gebied waarvan inwoners kunnen profiteren.

Bijlage A. Vervoerstromen inzichtelijk

Ten behoeve van de "Bestuurlijke notitie integratie OV en doelgroepenvervoer Zeeland" zijn de stromen voor Zeeland van het OV, de haltetaxi en het doelgroepenvervoer in kaart gebracht. De volgende pagina's tonen deze stromen tussen de woonplaatsen van Zeeland voor een aantal kenmerkende momenten op de dag. Voor de resterende kaartbeelden wordt naar bovenstaande studie verwezen.

Let op, de schaal verschilt per afbeelding.

VERVOERSSTROMEN MAART 2018 OV-VERVOER (WOONPLAATS) - 07 - 08 uur

RELATIES >50 VERPLAATSINGEN IN MAART 2018

Bestemmingen OV (totaal)

- 1 - 100
- 100 - 1000
- 1000 - 2500
- 2500 - 5000
- 5000 - 10000
- > 10000

Vervoersstromen OV (weekdag)

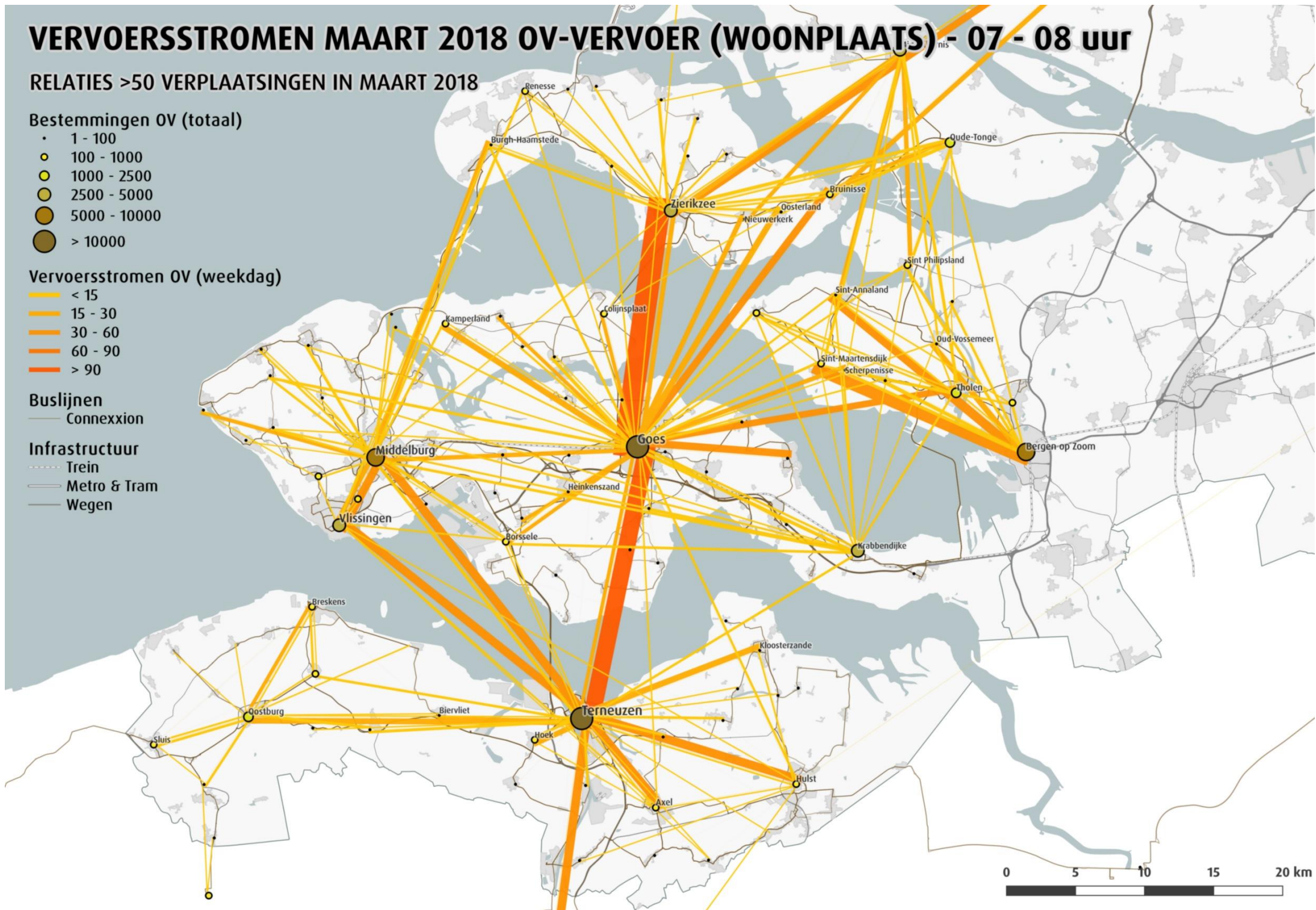
- < 15
- 15 - 30
- 30 - 60
- 60 - 90
- > 90

Buslijnen

— Connexxion

Infrastructuur

- Trein
- Metro & Tram
- Wegen

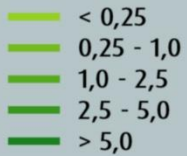


VERVOERSSTROMEN 2017 WMO-VERVOER (WOONPLAATS) - 15 - 16 uur

Bestemmingen WMO (totaal)



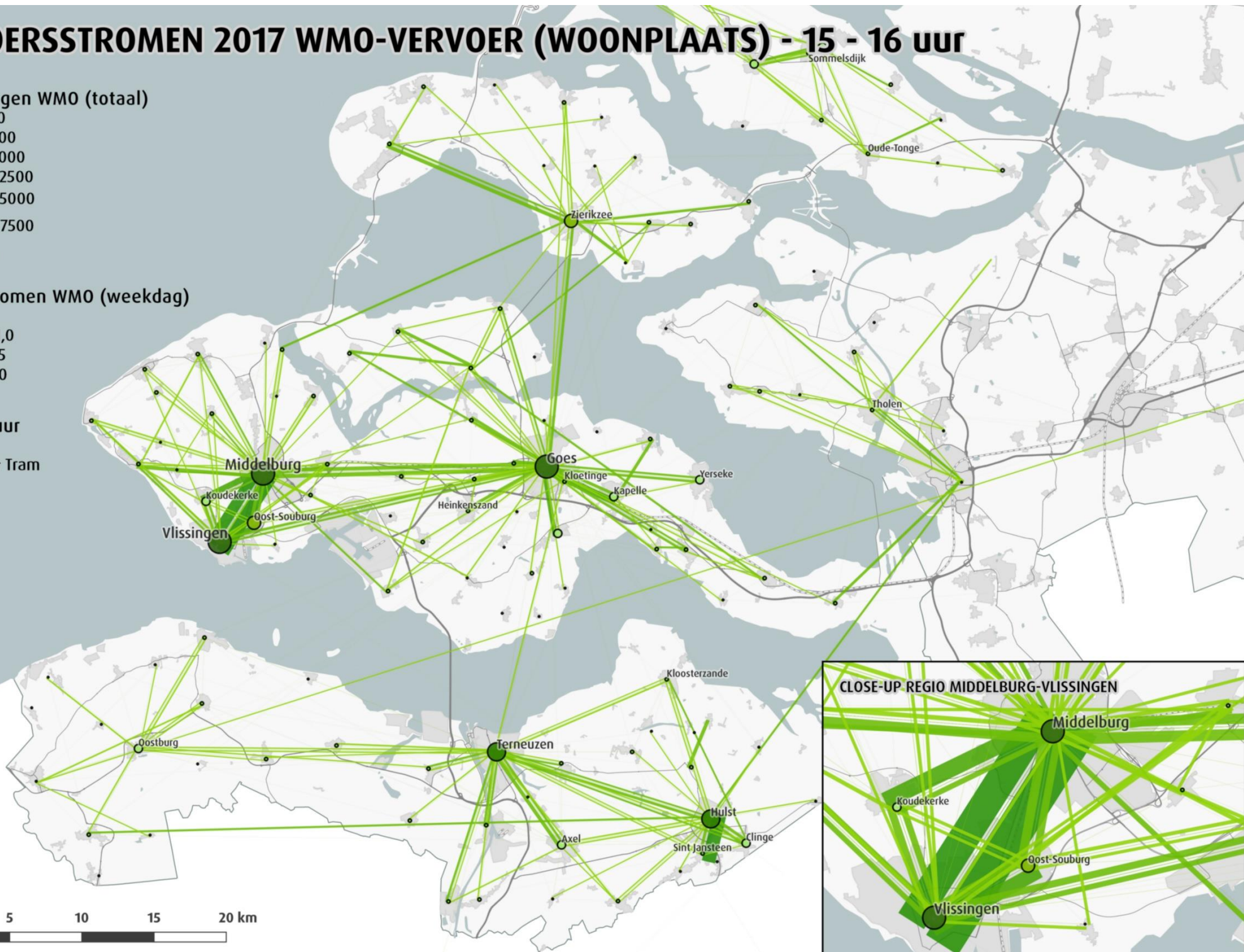
Vervoersstromen WMO (weekdag)



Infrastructuur

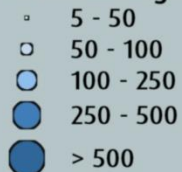


0 5 10 15 20 km

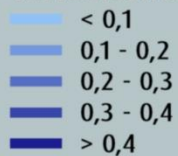


VERVOERSSTROMEN 2017 HALTETAXI-VERVOER (WOONPLAATS) - 7 - 8 uur

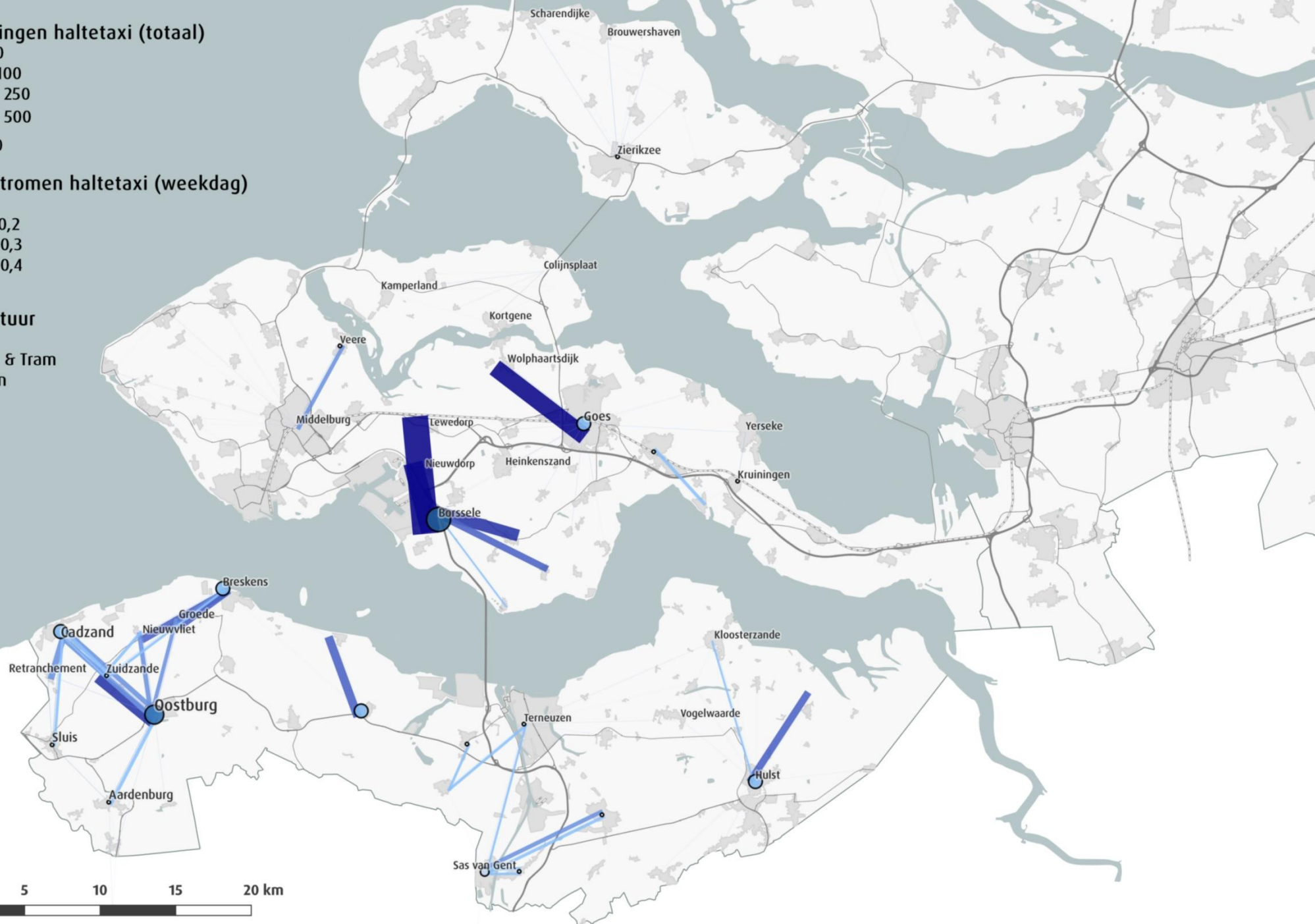
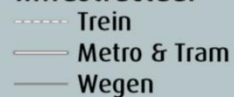
Bestemmingen haltetaxi (totaal)



Vervoersstromen haltetaxi (weekdag)

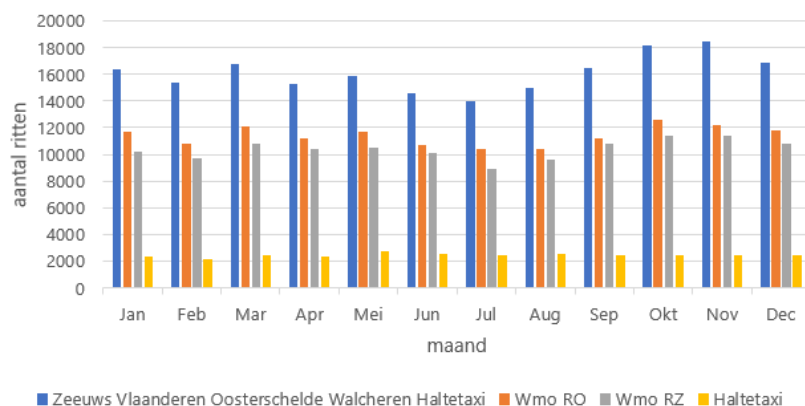


Infrastructuur

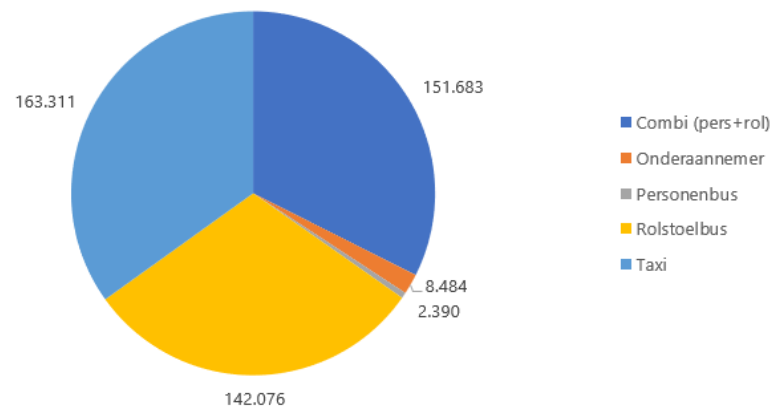


Bijlage B. Aanvullende statistieken WMO-vervoer

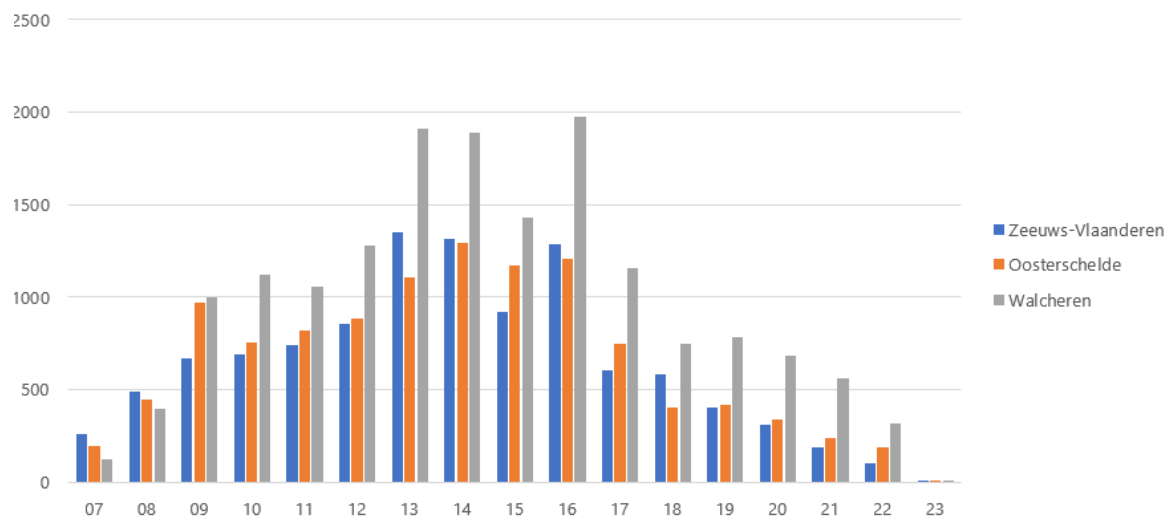
aantal ritten wmo per regio en haltetaxi, per maand in 2019



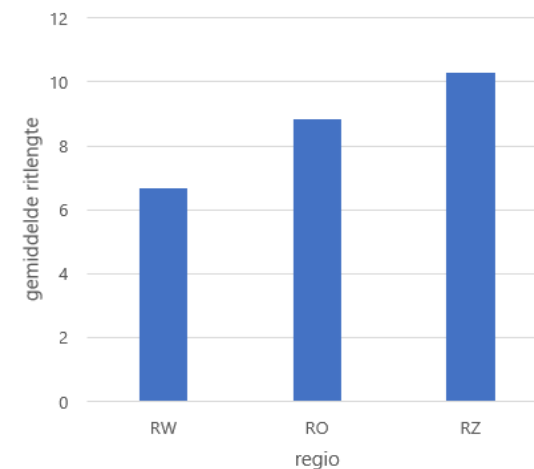
Wmo ritten naar voertuigtype, 2019



Wmo ritten verdeling over de dag, per regio, september 2019



gemiddelde wmo ritlengte (km) per regio, 2019



De nieuwe Zeeuwse Mix van Mobiliteit

6-6-2021

Rapportage Zeeuwse Knooppuntenaanpak



Sfeerimpressie categorie Regiohub

Zeeland.
Niet normaal.
Mooi. *Bereikbaar.*

Opdrachtgever:	Provincie Zeeland
Referentie:	BH8688
Status:	Do/Po1.01
Datum:	28 mei 2021



ADRES Leidseveer 4
3511 SB Utrecht

TELEFOON +31 88 348 55 00

E-MAIL reception.utc-le@nl.rhdhv.com

INTERNET www.royalhaskoningdhv.com

TITEL DOCUMENT Zeeuwse Knooppuntenaanpak

REFERENTIE BH8688-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

STATUS P01.01/DO

DATUM 28 mei 2021

PROJECTNAAM Zeeuwse knooppuntenaanpak

PROJECTNUMMER BH8688

AUTEUR(S) Jasper Homrighausen, Jet Kiks, Leendert Duivenvoorden, Simon Krikken

OPGESTELD DOOR Jasper Homrighausen

GECONTROLEERD DOOR Jarko van Nunen, Anne Weustenenk

PROJECTLEIDER

PROVINCIE ZEELAND Steven Meerburg

BEGELEIDINGSGROEP

PROVINCIE ZEELAND Paul Eversdijk

GEMEENTE VLISSINGEN Bart Pouwer

GEMEENTE GOES Joep Stortelder

GEMEENTE THOLEN Kees Meiboom

GEMEENTE VEERE Henk Rhebergen

Inhoud

1. Introductie	4
2. Doelen	5
3. Doelgroepen	7
4. Diensten	7
4.1 Uitgangspunten	7
4.2 Categorisering	8
4.3 Menukaarten	10
5. Gebruikers en de Zeeuwse identiteit	12
6. Organisatie	14
6.1 Kosten	14
6.2 Ontwikkelstrategie en governance	14

1. Introductie

Waarom een knooppuntenaanpak?

Knooppunten zijn de plekken waar overgestapt wordt tussen trein, bus, taxi, auto, fiets en deelmobiliteit. Trends in mobiliteit, zoals de aandacht voor duurzaamheid, de opkomst van de deeleconomie en technologische ontwikkeling, maken overstappen tussen modaliteiten steeds gewenster en aannemelijker. Hierdoor groeit ook de behoefte aan goede en aantrekkelijke knooppunten. Als gevolg hiervan nemen knooppunten een steeds belangrijkere plek in het vervoersnetwerk in. Er kan niet alleen worden overgestapt tussen vervoermiddelen, maar het worden plekken waar je graag verblijft en waar wat te beleven valt.

Ook Zeeland gaat aan de slag met knooppunten. Enerzijds om snelle, doorgaande trein- en busverbindingen te verbinden met een onderliggend netwerk met flexibele en vraagafhankelijke mobiliteit. Anderzijds om ook het overstappen van de eigen auto op het openbaar vervoer of deelmobiliteit te stimuleren. Op dit moment weten reizigers in Zeeland echter niet wat ze bij een knooppunt kunnen verwachten en is de verblijfskwaliteit vaak matig. Deze knooppuntenaanpak moet eraan bijdragen dat reizigers straks beter gefaciliteerd worden bij zowel hun reis, overstap als verblijf via een knooppunt. De knooppuntenaanpak is ook nodig om in een netwerk van partijen afspraken te maken over het opwaarderen van bestaande knooppunten en realiseren van nieuwe knooppunten. Hierdoor sluiten knooppunten straks aan bij de verwachtingen van de reizigers, neemt de verblijfskwaliteit toe en wordt de overstap van het ene op het andere vervoermiddel gemakkelijker.

Onze aanpak om tot een knooppuntenaanpak te komen

In dit handboek presenteren we een nieuwe categorisering van knooppunten, die we in de nieuwe situatie hubs gaan noemen. We maken onderscheid tussen drie type hubs: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. In dit handboek beschrijven we hoe we tot deze categorisering zijn gekomen en lichten we uitgebred toe welke voorzieningen bij elk type hub te verwachten zijn. Om tot een knooppuntenaanpak te komen, hebben we vijf stappen doorlopen:



Een analyse van de doelen van knooppunten in Zeeland.

Er zijn verschillende redenen om een knooppuntenaanpak uit te werken. Gaat het om het faciliteren van een overstap, het stimuleren van ketenmobiliteit, het ontlasten van een drukke autoverbinding of het mogelijk maken van woningontwikkeling? Verschillende doelen leiden tot een verschillende uitwerking, categorisering en inrichting van knooppunten. Door eerst stil te staan bij de doelen, komen we tot een passende aanpak voor Zeeland.



Doelgroepen hebben wensen en verwachtingen en bepalen in belangrijke mate het gebruik en succes van knooppunten.

We hebben ons verdiept in de huidige gebruikers van knooppunten in Zeeland en spelen in op de trends in de mobiliteitstransitie.



Diensten bepalen het voorzieningenniveau bij een knooppunt en volgen uit de doelen die een knooppunt dient en de doelgroepen die bediend moeten worden.

We presenteren eerst een aantal **uitgangspunten** en gaan vervolgens in op de **categorisering**. We maken daarbij onderscheid tussen mobiliteitsdiensten (zoals reizigersinformatie en modaliteiten) en aanvullende diensten (zoals horeca en een pakketwand). Dit hoofdstuk eindigt met **menukaarten** waarin we per hub de voorzieningen de diensten presenteren.



Gebruik. Een knooppunt leidt niet automatisch tot gebruik. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de uitgangspunten en randvoorwaarden om het gebruik van knooppunten te stimuleren.

Hoe is het om een knooppunt te gebruiken als reiziger, hoe wordt het herkend, sluit dit aan bij de belevingswereld, hoe wordt de weg gevonden, is het de plek sociaal veilig en nodigt een knooppunt uit tot gebruik? We hebben zowel aandacht voor het fysieke gebruik als het digitale gebruik, bijvoorbeeld de vindbaarheid in een MaaS-app. Daarnaast kijken we specifiek naar de Zeeuwse identiteit.



Organisatie vormt het slotstuk van een knooppuntenaanpak. Knooppuntontwikkeling kan ingewikkeld zijn doordat veel partijen betrokken zijn en de initiële kosten vaak hoog zijn. Daarom gaan we in dit hoofdstuk in op de **financiering, ontwikkelstrategie en governance**.

Deze vijf stappen zijn doorlopen in werksessies met de Zeeuwse begeleidingsgroep bestaande uit de provincie Zeeland en de gemeenten Vlissingen, Goes, Tholen en Veere. De resultaten van die sessies zijn verwerkt in dit handboek. De conceptresultaten zijn op 21 april 2021 aan betrokkenen in de provincie gepresenteerd tijdens de brede bijeenkomst Slimme Mobiliteit.

Afbakening

Logistieke hubs vormen geen onderdeel van dit handboek. Daarnaast behoorde het niet tot de opdracht om te bepalen op welke locatie welke categorie hub te vinden is. Wel doen we aanbevelingen voor de locatiekeuze van de knooppunten.



Figuur 1. Station Vlissingen



Figuur 2. Cycle Hub Middelburg



Figuur 3. Knooppunt Bruinisse

2. Doelen

Analyse

Als start van de ontwikkeling van de aanpak is de huidige Zeeuwse situatie beschouwd. Door Zeeland te bezoeken, te praten met Zeeuwse collega's (Royal HaskoningDHV, kantoor Goes), beleidsdocumenten te lezen, betrokken inwoners én ambtenaren te spreken tijdens werksessies en een vergelijking te maken met andere knooppuntconcepten in Nederland, is een analyse gemaakt als basis voor de Zeeuwse knooppuntenaanpak. Uit deze analyse zijn de doelen van de Zeeuwse knooppuntenaanpak gedistilleerd.

- **Zeeland kent slechts één spoorverbinding.**
Deze loopt vanaf Vlissingen over Walcheren en Beveland, langs Middelburg en Goes, richting Rilland en uiteindelijk Noord-Brabant. In de spits verbindt een sneltrein Vlissingen, Middelburg en Goes met de Randstad, maar overdag stopt elke trein nog op ieder station. De verwachting is dat de spitsrein (intercity) vanaf december 2021 ieder uur gaat rijden, waardoor reizigers ook buiten de spits een kwartier korter onderweg zijn naar de Randstad.
Doordat er slechts één spoorverbinding is, hebben relatief kleine plaatsen zoals Kruiningen, Krabbendijke en Rilland-Bath een (intercity) treinstation, terwijl relatief grote (toeristische) plaatsen zoals Terneuzen, Zierikzee en Renesse niet door een trein bediend worden.
- **Buiten de grote treinstations Middelburg, Vlissingen en Goes is er nauwelijks een overstap van bus op trein.** Zo goed als alle reizigers komen lopend, fietsend of met de auto naar het station.
- **Zeeland kent veel toerisme**, waardoor veel plaatsen langdurige piekbelasting van voorzieningen kennen.
- **De uniformiteit in knooppunten ontbreekt.** Er is geen uniforme huisstijl en ook het voorzieningenniveau per knooppunt verschilt sterk.
- **Veel knooppunten zijn van slechte kwaliteit.** Ze doen rommelig aan, basisfaciliteiten als fietsenrekken zijn soms niet aanwezig en straatmeubilair is gedateerd.
- **Er zijn meerdere aantrekkelijke, goed functionerende knooppunten in Zeeland.** Hierbij valt te denken aan de Cycle Hub in Middelburg en de BeachHub in Renesse. Het gaat hier om moderne, aantrekkelijk vormgegeven knooppunten met goede voorzieningen.

- **750 bushaltes kennen nu slechts 0 of 1 reizigers per dag.** De verwachting is dat dit aantal met de invoering van het nieuwe ov-systeem sterk gereduceerd wordt. Kleine haltes zullen naar verwachting vervangen worden door opstappunten voor vraaggestuurd vervoer.

Doelen van de Zeeuwse knooppuntenaanpak

Het ov-systeem van Zeeland gaat veranderen. Snelle bus- en treinverbindingen worden verbonden met een onderliggend, fijnmazig netwerk van lokale ov-lijnen en vraaggestuurd vervoer. Om de overstap tussen deze twee systemen te faciliteren zijn aantrekkelijke knooppunten nodig. Daarnaast zijn er ook knooppunten zonder ov, bijvoorbeeld parkeerterreinen aan randen van steden. Knooppunten moeten ook op deze plekken bijdragen aan een gemakkelijke overstap van het ene op het andere vervoermiddel.

Zeeland kent daarnaast veel toerisme. Toeristen, zoals dagjesmensen, hotelbezoekers of campinggasten, reizen nu nog veelal met de eigen auto bij gebrek aan een alternatief. Als knooppunten herkenbaar, gemakkelijk en aantrekkelijk zijn, kan dit toeristen stimuleren om vaker gebruik te maken van nieuwe, slimme en duurzame vormen van mobiliteit.

De knooppunten dienen herkenbaar te zijn, kwaliteit te bieden, gemakkelijk te zijn in gebruik en daarmee de bereikbaarheid, verblijfskwaliteit en overstap te verbeteren. Bovendien gaat het niet alleen om knooppunten van ov, maar ook om plekken waar van de eigen auto wordt overgestapt op deelmobiliteit.

Knooppunten kunnen de bereikbaarheid verbeteren, maar staan niet op zichzelf. Ruimtelijk beleid, parkeerbeleid (regulering, tarieven en handhaving), mobiliteit (eigen vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit), infrastructuur, Mobility as a Service (MaaS) en communicatie beïnvloeden het succes van knooppunten en bepalen in samenhang het effect op de bereikbaarheid.



HALTE



(HOV) Bus



Figuur 4. Sfeerimpressie categorie Halte met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden

3. Doelgroepen

Verskillende doelgroepen profiteren van knooppuntontwikkeling. We onderscheiden de belangrijkste vier groepen:

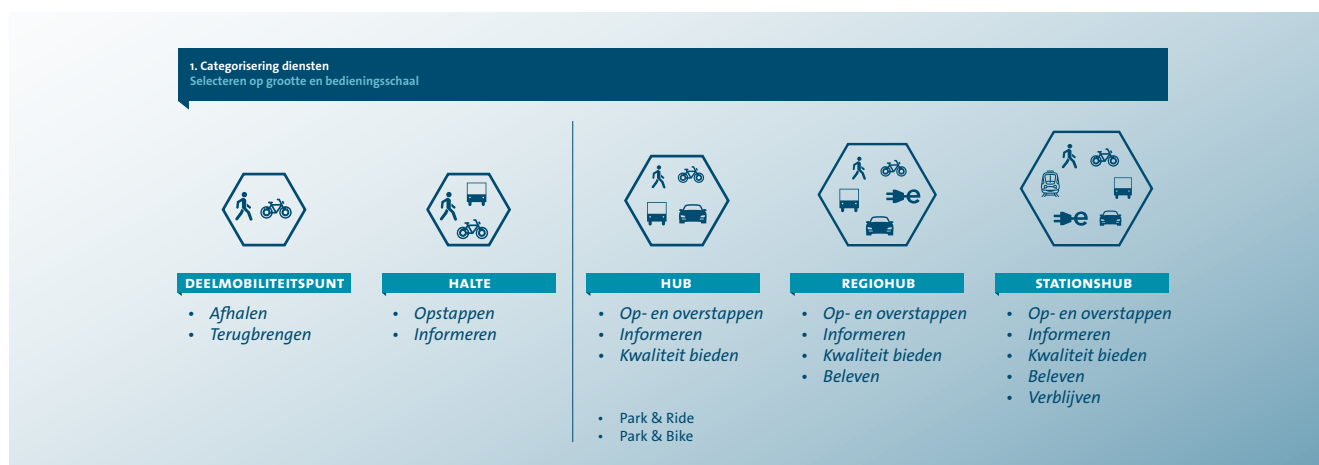
- **Scholieren en studenten** vormen nu de belangrijkste groep ov-gebruikers. Volgens de ov-barometer wordt binnen Zeeland 62% van de ov-reizen door deze groep gemaakt.
- **Incidentele reizigers en toeristen** vormen een groot aandeel van de reizigers in Zeeland. Binnen deze groep zijn veel subcategorieën te onderscheiden, waaronder dagjesmensen, hotelbezoekers en campinggasten, maar ook mensen die een enkele keer naar het ziekenhuis, gemeentehuis of familie reizen. Volgens de ov-barometer maakt op dit moment 47% van de veer-gebruikers tussen Vlissingen en Breskens deel uit van deze groep.
- **Forensen** rijden nu nog veelal met de eigen auto door tot aan de bestemming en maken slechts 10% uit van het huidige ov-gebruik. De verwachting is dat dit gaat veranderen zodra het nieuwe ov-systeem gestart is en de knooppuntenaanpak wordt uitgevoerd. Vooral rond de grote dorpen en steden is winst te behalen als forensen hun auto buiten de kern achterlaten en het laatste deel met de fiets of deelvervoer afleggen.
- **Reizigers die in grote mate afhankelijk zijn van busvervoer.** Naar schatting is dat 30 tot 40% van alle busreizigers, bijvoorbeeld omdat ze slecht ter been zijn, geen auto hebben of een beperking hebben.

4. Diensten

4.1 Uitgangspunten

Een aantal uitgangspunten vormt de basis voor de categorisering van knooppunten. Deze uitgangspunten volgen uit onze analyse gesprekken, gesprekken en werksessies.

- **Hou het simpel.** Het is niet nodig om veel verschillende type knooppunten uit te werken. Gemak dient de mens en een beperkt aantal categorieën zorgt ervoor dat reizigers weten wat ze kunnen verwachten. Daarnaast draagt een duidelijke naamgeving bij aan de herkenbaarheid.
- **Maak onderscheid tussen basisvoorzieningen en extra voorzieningen.** Door per knooppuntcategorie minimaal deels dezelfde voorzieningen aan te bieden, wordt het kwaliteitsniveau van het knooppunt verhoogd. De reiziger weet hierdoor wat hij/zij minimaal kan verwachten als er via een knooppunt gereisd of overgestapt wordt. Aanvullend op de basisvoorzieningen, kunnen per locatie extra voorzieningen worden toegevoegd.
- **Aandacht voor auto- en fietsparkeren.** Gezien op dit moment bijna alle reizigers op treinstations met de eigen auto, fietsend/eigen fiets of lopend aankomen, is het belangrijk voldoende ruimte te reserveren voor auto- en fietsparkeren. Bovendien moeten de plekken aantrekkelijk zijn in gebruik, veilig zijn en worden voorzien van laadpunten.
- Gezien de langdurige piekbelasting door toerisme, is het aan te raden om knooppunten gemakkelijk en tijdelijk uit te kunnen breiden met extra voorzieningen. Zo'n tijdelijke upgrade noemen we een **hubgrade**.



Figuur 5. Categorisering diensten (in hoofdstuk 4 nader geduid)

4.2 Categorisering

In lijn met voorgaande analyse, doelen, doelgroepen en uitgangspunten verdelen we de knooppunten in drie categorieën: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Per categorie gebruiken we een synoniem voor het woord knooppunt, namelijk **hub**. Hiermee sluiten we aan bij de landelijke trend waarin steeds vaker over mobiliteitshubs gesproken wordt. Bovendien benadrukt nieuwe terminologie ook dat er een kwaliteitsverbetering bij bestaande knooppunten wordt doorgevoerd. In andere woorden: in de oude en huidige situatie praten we over knooppunten, transferia en P+R. In de nieuwe situatie praten we over hubs.

Buiten de drie type hubs is in de categorisering ook plaats voor een hubgrade, haltes en deelmobiliteitspunten.

We adviseren om de term hub alleen te gebruiken voor knooppunten met een minimale kwaliteit en minimaal voorzieningenniveau. Hierdoor weet een reiziger wat hij/zij kan verwachten als er via een hub gereisd wordt. Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningenniveau:

- Toegankelijk, herkenbaar en vindbaar
- Contactinfo en een kaart van de lijnen, de omgeving en het hubnetwerk
- Overdekt fietsparkeren en fietsreparatiepaal
- Autoparkeren en kiss & ride
- Overdekt wachten, verlichting een afvalbak en toeristeninfo

Stationshub

Een stationshub is het grootst mogelijke knooppunt. Hier worden alle voorzieningen aangeboden en je vindt er een treinstation en een bushalte voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Onder de extra voorzieningen vallen bijvoorbeeld uitgebreide stallingsmogelijkheden, verwarmd wachten, deelmobiliteit en horeca. Op een stationshub gaat het om op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden, beleven en verblijven. Op basis van het huidige gebruik worden de stations Vlissingen, Middelburg en Goes als voorbeelden van een stationshub gezien.

Wat is HOV?

Bij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) staat doorstroming centraal. Vaak gaat het om zeer comfortabele bussen en trams die alleen op de grote haltes stoppen en waarbij veel aandacht is gegeven aan uitstraling, comfort en gemak.



STATIONSHUB



Station



WC



AED



Fietsenstalling



Deelmobiliteit



Laadvoorziening



Figuur 6. Sfeerimpressie categorie Stationshub met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden

Regiohub

Een regiohub is een groot knooppunt met grote regionale functie, waar iets minder voorzieningen te vinden zijn dan bij een stationshub. Je vindt er HOV, voldoende parkeerplaatsen en mogelijk ook een treinstation en deelmobiliteit. De functie van een regiohub is op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden en beleven. Op basis van het huidige gebruik worden het busstation van Zierikzee, de P+R in Terneuzen en de BeachHub van Renesse als voorbeelden van een regiohub gezien.

Hub

Een hub is een kwalitatief hoogwaardig knooppunt waar tussen meerdere modaliteiten kan worden overstapt. We adviseren om hubs zo te spreiden dat het gehele verzorgingsgebied van een hub met een (elektrische) fiets te bereiken is. Op de hub kun je overstappen op HOV, is deelmobiliteit waarschijnlijk en is er veel aandacht voor de overstap van de eigen auto of eigen fiets op het openbaar vervoer. Voor een hub onderscheiden we twee verschijningsvormen:

- **Park & Ride** met een aanbod van openbaar vervoer, auto- en fietsparkeren en mogelijk deelmobiliteit.
- **Park & Bike** zonder een aanbod van openbaar vervoer, maar met auto- en fietsparkeren gecombineerd met deelmobiliteit.



HUB



Fietsenstalling



Parkeerplaats

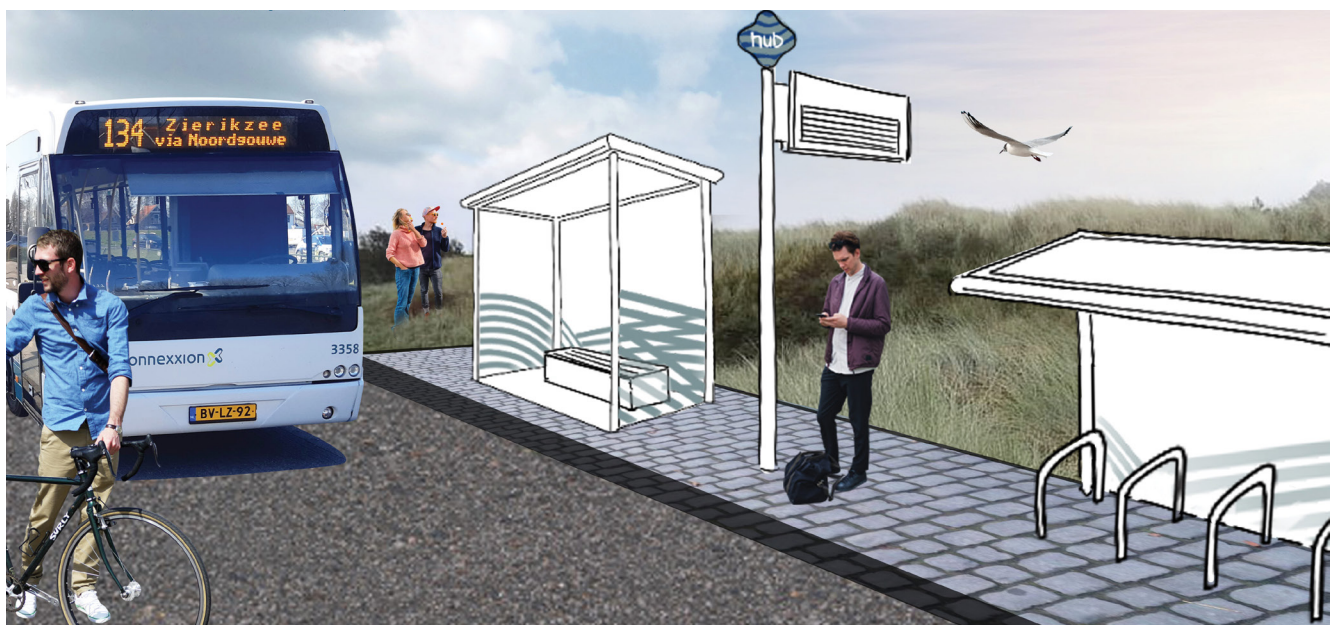
Een Park & Bike is ook kansrijk als locatie voor laadpleinen. Wanneer automobilisten hun auto parkeren aan de rand van de stad of het dorp en doorreizen per fiets, kan deze tijd gebruikt worden om de auto op te laden. Het aanbieden van laadinfrastructuur kan de hub bovendien extra aantrekkelijk maken en daarmee hubgebruik stimuleren.

Hubgrade

Een hubgrade staat voor het tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen om te voorzien in piekbelasting, bijvoorbeeld door toerisme. Door hubs deels schaalbaar op te zetten, kunnen voorzieningen efficiënter ingezet worden. Er valt te denken aan een pop-up station voor deelfietsen of extra voorzieningen voor toeristen. Door niet gedurende het hele jaar alle voorzieningen aan te bieden, kan bespaard worden op het beheer en onderhoud en kunnen voorzieningen geplaatst worden waar ze op dat moment de meeste waarde hebben (bijvoorbeeld in de zomer aan het strand en buiten de vakanties bij populaire scholierenroutes).

Halte

Een halte is geen hub, maar maakt wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk. Een halte voorziet alleen in het opstappen en informeren. Doordat reizigers hier relatief kort verblijven is het aantal voorzieningen beperkt. We adviseren haltes wel uit te rusten in de huisstijl van hubs, maar nadrukkelijk geen hub te noemen.



Figuur 7. Sfeerimpressie categorie Hub met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden

Deelmobiliteitspunt

Deelmobiliteitspunten zijn de locaties waar reizigers hun deelfiets, deelscooter of deelstep parkeren nadat ze vanaf de hub naar het bestemming zijn gefietst. Een deelfietspunt is bijvoorbeeld een aantal vierkante meters oppervlakte aan het einde van de winkelstraat. Net als haltes maken deelmobiliteitspunten wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk, maar zijn het geen hubs. Daarom adviseren we ook hier om de deelmobiliteitspunten uit te rusten in de huisstijl van hubs, maar nadrukkelijk geen hub te noemen.

4.3 Menukaarten

Voor elke categorie hub en ook voor haltes en deelmobiliteitspunten is een menukaart opgesteld. Op deze menukaart is te zien welke mobiliteitsdiensten en aanvullende diensten er te vinden zijn. Hierbij maken we onderscheid tussen een basisniveau (altijd aanwezig) en extra niveau (optioneel aanwezig). De onderstaande diensten zijn terug te vinden op de menukaarten in [Bijlage 1](#).

Mobiliteitsdiensten

- **Toegankelijk halte.** Deze basiseis komt voort uit het Afsprakendocument haltevoorzieningen 2017-2024 van de provincie Zeeland. Onder toegankelijk wordt verstaan een verhoogde halte voor een nagenoeg drempelloze toegang tot de bus met geleidelijnen en instapmarkering die bovendien vrij toegankelijk is voor rolstoelgebruikers.
- **Routeinformatie**, zowel een analoge **haltevertrekstaat** als digitale **DRIS** (dynamisch reizigersinformatiesysteem). We adviseren altijd een haltevertrekstaat te plaatsen, voor het geval een DRIS storing heeft. Een DRIS is belangrijk voor de kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare informatievoorziening aan de reiziger, vooral bij vertragingen en storingen. Ondanks de opkomst van mobiele reisplanners, is niet te verwachten dat elke reiziger binnen afzienbare tijd enkel gebruik maakt van mobiele reisinformatie. Bovendien hoeft de telefoon niet gepakt te worden en hoeft niet in een app gezocht te worden naar vertrek-informatie. Een DRIS heeft grote waarde als iemand geen telefoon heeft, niet weet waar hij/zij precies staat of de telefoonbatterij leeg is. Voor de toegankelijkheid van hubs wordt daarom geadviseerd wel een DRIS te plaatsen.
- **Contactinformatie** bevat informatie over de vervoersaanbieder.

- **Lijnnetkaart** geeft informatie over de andere openbaar vervoerverbindingen. We adviseren de lijnnetkaart in de toekomst te integreren met een **kaart van het hubnetwerk**.
- **Omgevingskaart** geeft informatie over de directe omgeving van de hub/halte.
- **Fietsparkeren** kan worden uitgevoerd in vier kwaliteitsniveaus: een **aanbindmogelijkheid** (bijvoorbeeld een nietje), **overdekt fietsparkeren**, **afgesloten fietsparkeren** (bijvoorbeeld in een fietskluis) en **bewaakt**.
- **Autoparkeren** waarbij de capaciteit afhankelijk is van de grootte van de hub en het aantal autoreizigers. Optioneel kan de overkapping worden voorzien van **zonnecellen**.
- **Bushalte**
- **Treinstation**
- **Fietsreparatiepaal.** Een hoogwaardige, roestvrijstalen zuil waarmee kleine reparaties aan de fiets kunnen worden uitgevoerd. Een paal bevat onder andere een fietspomp met universeel ventiel, schroevendraaier, inbussleutel, bandenlichters en moersleutel.
- **Kiss & ride.** Een ruimte waar reizigers met de auto kunnen worden afgezet.
- **Taxistandplaats.** Kan op de hub en regiohub gecombineerd worden met de Kiss & Ride. In de toekomst kunnen de Kiss & Ride en Taxistandplaats worden ingezet voor autonoom rijden.
- **Elektrisch laden**, zowel voor de **auto** als de **fiets**.
- **Deelmobiliteit**, bijvoorbeeld **ov-fietsen** (enkel bij de grotere treinstations), **deelfietsen**, **deelsteps**, **deelscooters** of **deelauto's**.



Figuur 8. Fietsreparatiezuil
(Lo-Minck.nl)



Figuur 9. DRIS
(verkeerskunde.nl)

Aanvullende diensten

- **Afvalbak**
- **Wachtmogelijkheid** uitgevoerd als (**overdekt**) **zitje, binnen wachten** (geheel omsloten, dus ook vrij van wind) of **verwarmd** wachten.
- **Verlichting** om de sociale veiligheid te verbeteren.
- **Toeristeninfo**. In analoge uitvoering, in combinatie met lijnennetkaart, omgevingskaart of kaart van het hubnetwerk, waarop toeristische bestemmingen en andere informatie te vinden zijn. Digitaal als informatiezuil waarmee via een touchscreen naar informatie gezocht kan worden.
- **AED**. De kans dat deze nodig zijn op de hub is klein. De AED heeft vooral waarde wanneer mensen in de omgeving weten dat bij elke hub een AED aanwezig is.
- **SOS-knop** om de sociale veiligheid te verbeteren of zaken als openbare geweldpleging door te geven.
- **Watertappunt**
- **Wifi**, met name interessant voor toeristen.
- **Pakketpunt** waar pakketten door vervoerders achtergelaten kunnen worden. De pakketten kunnen door de ontvangers bij het overstappen opgepikt of afgeleverd worden. Bovendien vormen hubs in de toekomst steeds vaker centrale plekken waar meerdere voorzieningen gebundeld worden, waardoor pakketpunten ook interessante locaties kunnen zijn voor niet-reizigers.
- **Horeca** in de uitvoering van een **automaat**,

bijvoorbeeld voor koffie of snoep of als **commerciële voorziening**.

WC

Hubgrade

- **Toeristisch Overstappunt (TOP)**. Bij een TOP kan de auto achtergelaten worden en starten bewegwijzerde wandelroutes en fietsroutes. Hubs die veel toeristen trekken en nabij populaire recreatieve routes liggen, kunnen worden voorzien van een TOP.
- **Pop-up deelfietsen**. Tijdens piekbelasting, bijvoorbeeld wanneer er veel toeristen zijn, of in de eerste weken van het schooljaar, kunnen hubs worden uitgerust met extra deelfietsen. Indien er geen docking station nodig is, kunnen de fietsen vaak gemakkelijk bijgeplaatst worden. Indien er wel een docking nodig is, kunnen deelfietsen bijvoorbeeld worden bijgeplaatst in een tijdelijke container. Ook het (tijdelijk) uitbreiden van hubs met fietsverhuur kan worden gezien als een hubgrade.

Een hubgrade kan ook worden uitgevoerd door tijdelijk extra (commerciële) voorzieningen toe te voegen, zoals **foodtrucks** of een **mobiele fietsenmaker**. Deze voorzieningen zijn met name interessant tijdens piekbelasting (zomertoeristen, de eerste schoolweek) en kunnen op een positieve manier de aandacht op een (nieuwe) hub vestigen.

HUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden

Categorieën knooppunten

2. Onderdelen selecteren
 Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBIILITEITSDIENSTEN		AANVULLENDE DIENSTEN		HUBGRADE (OPTIONEEL)	
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	☒	☐	Bushalte	☒	☐
Routeinformatie	☒	☐	Treinstation	☐	☒
Haltevertrekstaat	☒	☐	Fietsreparatiepaal	☒	☐
DRIS	☐	☒	Kiss & ride	☒	☐
Contactinfo	☒	☐	Elektrisch laden	☐	☒
Lijnennet	☒	☐	Laadpaal auto	☐	☒
Omgevingskaart	☒	☐	Laadpaal fiets	☐	☒
Kaart hubnetwerk	☒	☐	Deelmobiliteit	☐	☒
Fietsparkeren	☐	☒	Ov-fiets	☐	☐
Aanbindmogelijkheid	☒	☐	Deelfietsen	☐	☒
Overdekt	☒	☐	Deelscooters	☐	☒
Overdekt en afgesloten	☐	☒	Deelauto's	☐	☒
Overdekt en bewaakt	☐	☐	Taxistandplaats	☐	☒
Autoparkeren	☐	☒			
Normaal	☒	☐			
Overdekt met zonnecel	☐	☐			

Figuur 10. Menukaart categorie Hub

5. Gebruikers en de Zeeuwse identiteit

Hoe is het om als reiziger gebruik te maken van de hub? Hoe wordt de hub herkend, hoe wordt binnen de hub de weg gevonden en is de hub sociaal veilig? Het is belangrijk om deze vragen te beantwoorden om tot een succesvolle knooppuntenaanpak te komen. Daarnaast is het steeds belangrijker dat de hub ook digitaal goed vindbaar en planbaar is. Een knooppunt werkt immers alleen als je erop kunt rekenen, ook voor bijvoorbeeld het reserveren van een parkeerplaats of een deelfiets.

Algemene basisprincipes om bovenstaande te realiseren voor gebruikers zijn:

- **Duidelijk.** Communicatie moet geen vragen oproepen, maar (over)duidelijk zijn.
- **Consistent.** Ontwerp, uitstraling en communicatiestijl dienen consistent te worden doorgevoerd om de herkenbaarheid van een systeem te vergroten.
- **Voor iedereen.** Voor alle doelgroepen leesbaar en begrijpelijk (anderstaligen, laaggeletterden, senioren)
- **Aansprekend.** Een ontwerp dient bij voorkeur niet alleen functioneel te zijn, maar moet gebruikers ook prikkelen om de informatie tot zich te willen nemen.

- **Passend binnen de context.** Een ontwerp dient aan te sluiten bij de omgeving en situatie waarin de gebruiker zich bevindt.

Door de bovenstaande basisprincipes te hanteren bij het ontwikkelen van communicatiemiddelen, wordt het voor gebruikers duidelijk wat het netwerk van mobiliteitshubs is en wat ze van zowel het netwerk als de mobiliteitshubs kunnen verwachten. Het zorgt onder andere voor soepel op- en overstappen, en door het uniforme en consistente beeld raken reizigers tevens vertrouwd met het systeem. Men weet waar met op kan rekenen bij de mobiliteitshubs, welke modaliteiten en functies zijn er voor de reiziger ondergebracht.

In relatie tot de Zeeuwse identiteit, is ontwerpen passend binnen de context een belangrijke factor. Door kenmerkende Zeeuwse vormen en elementen terug te laten komen in de huisstijl en outillage, al dan niet met een lokale *touch*, zijn de hubs in harmonie met de Zeeuwse omgeving. Dit behelst meer dan alleen kwalitatieve en eenduidige huisstijl en outillage, maar vraagt ook wat van de inpassing in de omgeving. De kwaliteit van de inpassing in het (stedelijk) landschap, materialisatie, de uitstraling en mate van beheer en het onderhoudsniveau. Dit komt de gebruiksbeleving van het netwerk van mobiliteitshubs ten goede.



Figuur 11. Sfeerimpressie categorie Regiohub met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden

6. Organisatie

Identiteit

- **Huidige identiteit.** Tijdens het bezoek aan Zeeland zijn diverse knooppunten aangedaan. Daarbij viel op dat de verschillende knooppunten ook een verschillende uitstraling, een diversiteit aan uitingen hebben. De inrichting en onderhoud van de openbare ruimte, de uitstraling van outillage en de (wacht)beleving is niet op gewenste niveau. Het is wel duidelijk dat de knooppunten in ontwikkeling zijn. Er zijn zichtbaar veel initiatieven op het gebied van herinrichting van de knooppunten, faciliteiten en communicatiemiddelen. Communicatiemiddelen zoals DRIS-borden en halteborden met 'doorZeeland' van concessiehouder Connexion zijn terugkerende elementen. Uniformiteit draagt voor gebruikers bij aan de netwerkbeleving van hubs. Een kwalitatief hoge uitstraling heeft een positieve invloed om de gebruiksbeleving.
- **Aanbevelingen.** Een breed gedragen uniforme uitstraling bevordert de herkenbaarheid van hubs.
 - **Een uniforme identiteit.** Bij voorkeur landelijk (met een blik over de grens). Gebruikers weten wat ze kunnen verwachten, zonder zich keer op keer in een systeem te moeten verdiepen. Binnen een landelijk initiatief geïnitieerd door de gemeente Amsterdam in samenwerking met de G5 wordt er gestreefd naar landelijke uniformiteit. Daarbij wordt tevens gekeken naar de ontwikkelingen in Vlaanderen, waar op basis van bovenstaande argumentatie Mobipunt plaatsmaakt voor Hoppin.
 - **Een schaalbare identiteit.** Gebruikers krijgen per hub in één oogopslag inzicht in aanbod & serviceniveau.
 - Een **opvallend beeldmerk** en een begrijpelijke en **toekomstvast** term/naam.
 - Een **consistent doorgevoerde uitstraling** die past bij de identiteit. Ontwikkel een set aan informatiemiddelen op hubs (en haltes), waar bij elke per stap in de reis van de gebruiker (customer journey) de benodigde informatie en informatiemiddelen opnieuw wordt vastgesteld. Pas eenduidige outillage toe.
 - **Informatievoorziening.** Zorg dat de reiziger de benodigde reisinformatie makkelijk tot zijn beschikking heeft. Dit geldt voor MaaS, maar ook een kaart van het hubnetwerk bij de mobiliteitshub tot informatievoorziening over het netwerk van mobiliteitshubs op bijvoorbeeld een website als www.zeeland.com.

6.1 Kosten

Een knooppuntenaanpak is een waardevolle toevoeging aan het mobiliteitssysteem. De voorgestelde categorieën geven daarbij handvatten om deze aanpak te stimuleren. Hieronder lichten wij toe welke globale kosten de aanpak met deze categorieën met zich meebrengt.

In eerste instantie dient er een onderscheid gemaakt te worden in de beheer- en onderhoudskosten enerzijds en investeringskosten anderzijds. In onderstaand overzicht zijn de beheer- en onderhoudskosten niet meegenomen. Een indicatie van de beheer- en onderhoudskosten is opgenomen in bijlage 3, rekening houdend met de voorgestelde categorisering.

De genoemde bedragen in het overzicht hieronder en in de productbladen in bijlage (x) zijn gebaseerd op de investeringskosten. De investeringskosten geven de bouw- of productkosten samen met de realisatiekosten weer. De prijzen zijn gebaseerd op expertise van kostendeskundige, referentieprojecten en input vanuit de begeleidingsgroep. Dit betekent dat prijzen hoger en lager uit kunnen vallen door de locatie specifieke kenmerken van Zeeland, de hoeveelheid eenheden per service die geplaatst of besteld worden en de keuzes die de betreffende partijen maken met betrekking tot het inkopen van goederen en materialen bijvoorbeeld. De genoemde prijzen in het overzicht en in bijlage (x) zijn gebaseerd op kostenexpertise en referentieprojecten. Dit betekent dat de genoemde prijzen richting geven, maar niet absoluut zijn. Een bandbreedte (+/- 40%) dient te worden aangehouden.

In onderstaande tabel is de bandbreedte van de investeringskosten per categorie hub weergegeven.

Categorie	Bandbreedte investeringskosten
Stationshub	350.000 tot 500.000 euro
Regiohub	650.000 tot 900.000 euro
Hub	200.000 tot 450.000 euro
Halte	50.000 tot 75.000 euro

De investeringskosten zijn van toepassing op de gekozen basisvoorzieningen van de mobiliteits- en aanvullende diensten, zie ook de menukaarten. In [Bijlage 2](#) vindt u daarbij de productbladen met de individuele kosten en uitgangspunten waarop de bandbreedte is gebaseerd.

De opbouw van de kosten is grotendeels te verklaren door middel van de schaal van de voorzieningen die geplaatst worden.

- De halte heeft nauwelijks tot geen extra voorzieningen, maar wel de minimale voorzieningen zoals contact- en reisinformatie, aangevuld met minimale fiets- en wachtvoorzieningen.
- De hub heeft daarbij een extra stap met meer voorzieningen om de beleving en gemak van de reiziger te dienen, zoals het overdekt wachten en mogelijkheid tot fiets- en autoparkeren.
- Een regiohub heeft globaal gezien de meeste investeringskosten. Dit heeft voornamelijk te maken met uitgebreide fiets- en autoparkeermogelijkheden, aangevuld met services gericht op beeld- en belevingskwaliteit van de hub.
- Een stationshub heeft globaal gezien minder investeringskosten, dit heeft te maken met de aansluiting op de voorzieningen die het station zelf al heeft. Daarbovenop komen kosten voor de hub zelf, zoals het aanbod van deelmobiliteit, en gebruiksvriendelijke wacht- en zitgelegenheden.

6.2 Ontwikkelstrategie en governance

Een knooppuntenaanpak is een waardevolle toevoeging aan het mobiliteitssysteem. Zoals we eerder schreven staan knooppunten niet op zichzelf, maar zijn ze nauw verbonden met andere ontwikkelingen. Bovendien wordt een knooppuntenaanpak niet in één keer geïmplementeerd, omdat er samengewerkt moet worden met een groot aantal partijen en de financiële middelen niet direct aanwezig zijn. In deze paragraaf presenteren we een aantal adviezen om de knooppuntenaanpak succesvol te implementeren. De provincie Zeeland is in eerste instantie verantwoordelijk om de implementatie te faciliteren en coördineren. De provincie kan hierbij nauw optrekken met de (grotere) gemeenten.

- **Vergroot de herkenbaarheid door te kiezen voor een uniforme uitstraling van hubs.** Door niet alleen dezelfde voorzieningen aan te bieden, maar ook te zorgen voor identieke voorzieningen (kleurstelling, logogebruik, etc.) wordt de herkenbaarheid van knooppunten vergroot. Bovendien onderscheiden knooppunten zich hiermee van reguliere haltes en zijn er mogelijk inkoopvoordelen als voorzieningen centraal worden ingekocht.
- **Houd bij de locatiekeuze van hubs rekening met bestaande voorzieningen.** Het aantal reizigers is nog niet overal in Zeeland groot genoeg om aanvullende voorzieningen (zoals horeca) sec voor de hub te realiseren. Om toch tot kwalitatief hoogwaardige hubs te komen, kan gekozen worden om deze bij bestaande horeca/haltes/stations/carpoolplaatsen te positioneren zodat ze elkaar versterken. Ook kan het helpen om nabijgelegen knooppunten, zoals een bushalte en carpoolvoorziening, samen te voegen tot één hub. In het geval een lokale overheid voorzieningen als deelmobiliteit of pakketkluisen wil introduceren, adviseren we deze ook bij een hub te plaatsen. Ook als er geen positieve business case is of gebruik van voorzieningen door hubgebruikers niet aannemelijk is, kunnen de voorzieningen en hub elkaar versterken. Hierdoor kunnen ook kleinere hubs organisch uitgroeien tot plekken met een beleef- en verblijffunctie.
- **Zet een hoge ambitie, maar zie dit als groeimodel.** We adviseren geen concessies te doen op het basisniveau van voorzieningen bij hubs en een hoge ambitie na te streven. Knooppuntontwikkeling staat in de kinderschoenen en veelal moeten reizigers hun reisgedrag heroverwegen om van knooppunten gebruik te maken. Om potentiële gebruikers te verleiden dient een hub een hoog basisniveau van voorzieningen te hebben en moet zoveel mogelijk extra kwaliteit worden toegevoegd, denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van zonnepanelen op de daken van stallingen, parkeerplaatsen voorzien van laadpunten en gebruik van circulaire materialen. Tegelijk is het niet te verwachten dat voor ieder knooppunt direct de middelen voorhanden zijn om dit ambitieniveau na te streven. Daarom is het aan te bevelen niet direct iedere hub aan te pakken, maar op het moment dat een hub wordt aangepakt ook het hoge kwaliteitsniveau na te streven.

- **Kies voor een integrale aanpak.** Knooppuntontwikkeling staat niet op zichzelf. Om het gebruik van knooppunten te stimuleren en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren zijn ook ontwikkelingen nodig op het gebied van ruimtelijk beleid, parkeerbeleid (regulering, tarieven en handhaving), mobiliteit (eigen vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit), infrastructuur, Mobility as a Service en communicatie. Knooppuntontwikkeling moet daarom in samenhang worden gezien met bovenstaande thema's zodat ze elkaar zo goed als mogelijk versterken.
- **Faciliteren van overstap tussen fijnmazige en snelle ov-lijnen.** Een belangrijk doel van de knooppunten is om de overstap te faciliteren tussen het fijnmazige (vraagafhankelijke) vervoer en snelle, doorgaande ov-lijnen. De knooppuntenaanpak moet dus aansluiten bij het nieuwe ov-systeem, bijvoorbeeld door kwalitatief hoogwaardige knooppunten te realiseren op plekken waar deze overstap plaatsvindt. Er kan bijvoorbeeld gekozen worden om elke stop van doorgaande, snelle ov-verbinding op den duur tot een hub op te waarderen. Daarnaast kan in de ov-concessie worden uitgevraagd om hubs een minimaal aantal keer per uur te bedienen, het kwaliteitsniveau van bussen te verhogen met bijvoorbeeld wifi, of hubs zonder ov wel vindbaar te maken in de reisplanner.
- **Hubs ontsluiten door hoogwaardige infrastructuur.** Hubs hebben baat bij snelle, directe en hoogwaardige aanvoerroutes. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door doortraproutes langs hubs aan te leggen of hubs te positioneren langs bestaande hoogwaardige (fiets)routes. Daarnaast moet de knooppuntenaanpak een belangrijke randvoorwaarde worden bij de aanleg van nieuwe infrastructuur.
- **In parkeerbeleid rekening houden met de hubs.** Er wordt bijvoorbeeld parkeerregulering ingevoerd in stedelijke kernen en rondom de hubs zodat gebruikers financieel worden gestimuleerd de hubs te gebruiken.
- **Campings, vakantieparken en hotels stimuleren het gebruik van hubs** door hun gasten bij het boeken van een overnachting ook reisinformatie voor hubs toe te sturen. Daarnaast worden toeristen gestimuleerd ook tijdens hun verblijf via hubs te reizen, bijvoorbeeld door toeristische ondernemers te laten vertellen over het gemak van MaaS of bij het vakantiepark een deelmobiliteitspunt aan te leggen.
- **Binnen Zeeland een campagne starten om het gebruik van de hubs te stimuleren.** In Groningen stimuleert samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar bijvoorbeeld in samenwerking met het ziekenhuis het reizen via hubs. Op andere plekken in Nederland is gebleken dat een gecombineerde aanpak van provincie, gemeenten, grote werkgevers, ziekenhuizen en onderwijsinstellingen reizen via knooppunten stimuleert.
- **Voer aanvullend onderzoek uit naar deelmobiliteit en Mobility as a Service.** Hoewel knooppunten, deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) vaak in één adem genoemd worden, gaat het om deels losstaande ontwikkelingen. Knooppunten, deelmobiliteit en MaaS kunnen elkaar aanvullen, maar het succes van de één betekent niet automatisch succes voor de ander. Ter illustratie: een knooppunt aan de rand van een dorp van waar de mensen in de ochtend vooral met de bus vertrekken heeft geen baat bij deelfietsen. De reizigers komen namelijk van hun eigen huis, waar over het algemeen hun eigen fiets in de schuur staat. Veel relevanter is het aanbieden van veilige fietsparkeervoorzieningen bij de knooppunten. Dit voorbeeld illustreert dat per knooppunt vaak nog aanvullend onderzoek nodig is of deelmobiliteit of MaaS een aanvulling biedt.

Wat is MaaS?

MaaS integreert de diensten (plannen, reserveren, boeken en betalen) van verschillende vervoersaanbieders en biedt deze in één dienst (vaak een app) aan voor reizigers. Hierdoor kun je op één plek een reis met verschillende vervoermiddelen plannen, reserveren, boeken en betalen.



1. Categorisering diensten

Selecteren op grootte en bedieningsschaal



DEELMOBILITEITSPUNT

- Afhalen
- Terugbrengen



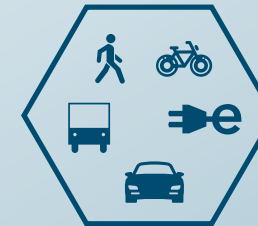
HALTE

- Opstappen
- Informeren



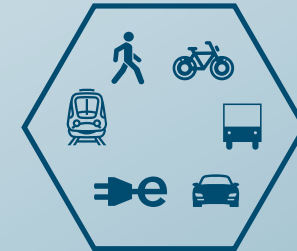
HUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Park & Ride
- Park & Bike



REGIOHUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven



STATIONSHUB

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven
- Verblijven



- *Opstappen*
- *Informereren*

2. Onderdelen selecteren

Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN			AANVULLENDE DIENSTEN			HUBGRADE (OPTIONEEL)				
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		
Toegankelijke halte	☒	☐	Bushalte	☒	☐	Afvalbak	☒	☐	Toeristisch Overstappunt (TOP)	☐
Routeninformatie			Treinstation	☐	☐	Wachtmogelijkheid			Pop-up deelfietsen	☐
Haltevertrekstaat	☒	☐	Fietsreparatiepaal	☐	☐	Zitje	☒	☐		
DRIS	☐	☐	Kiss & ride	☐	☐	Overdekt	☒	☐		
Contactinfo	☒	☐	Elektrisch laden			Binnen	☐	☐		
Lijnennet	☐	☒	Laadpaal auto	☐	☐	Verwarmd	☐	☐		
Omgevingskaart	☐	☒	Laadpaal fiets	☐	☐	Verlichting	☐	☒		
Kaart hubnetwerk	☐	☒	Deelmobiliteit			Toeristeninfo	☐	☐		
Fietsparkeren			Ov-fiets	☐	☐	AED	☐	☐		
Aanbindmogelijkheid	☒	☐	Deelfietsen	☐	☐	SOS-knop	☐	☐		
Overdekt	☐	☒	Deelscooters	☐	☐	Watertappunt	☐	☐		
Overdekt en afgesloten	☐	☐	Deelauto's	☐	☐	Wifi	☐	☐		
Overdekt en bewaakt	☐	☐	Taxistandplaats	☐	☐	Pakketpunt	☐	☐		
Autoparkeren						Horeca				
Normaal	☐	☒				Automaat/nabij commerciële voorziening	☐	☐		
Overdekt met zonnecel	☐	☐				Commerciële voorziening	☐	☐		
						WC	☐	☐		



- HUB
- Op- en overstappen
 - Informeren
 - Kwaliteit bieden

2. Onderdelen selecteren

Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	☒	☐
Rout informatie		
Haltevertrekstaat	☒	☐
DRIS	☐	☒
Contactinfo	☒	☐
Lijnennet	☒	☐
Omgevingskaart	☒	☐
Kaart hubnetwerk	☒	☐
Fietsparkeren		
Aanbindmogelijkheid	☒	☐
Overdekt	☒	☐
Overdekt en afgesloten	☐	☒
Overdekt en bewaakt	☐	☐
Autoparkeren		
Normaal	☒	☐
Overdekt met zonnecel	☐	☐

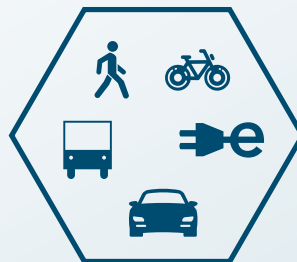
	BASIS	EXTRA
Bushalte	☒	☐
Treinstation	☐	☒
Fietsreparatiepaal	☒	☐
Kiss & ride	☒	☐
Elektrisch laden		
Laadpaal auto	☐	☒
Laadpaal fiets	☐	☒
Deelmobiliteit		
Ov-fiets	☐	☐
Deelfietsen	☐	☒
Deelscooters	☐	☒
Deelauto's	☐	☒
Taxistandplaats	☐	☒

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	☒	☐
Wachtmogelijkheid		
Zitje	☒	☐
Overdekt	☒	☐
Binnen	☐	☒
Verwarmd	☐	☐
Verlichting	☒	☐
Toeristeninfo	☒	☐
AED	☐	☒
SOS-knop	☐	☒
Watertappunt	☐	☒
Wifi	☒	☐
Pakketpunt	☐	☒
Horeca		
Automaat/nabij commerciële voorziening	☐	☐
Commerciële voorziening	☐	☐
WC	☐	☒

HUBGRADE (OPTIONEEL)

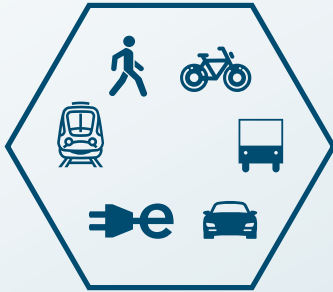
Toeristisch Overstappunt (TOP)	☒
Pop-up deelfietsen	☒



- *Op- en overstappen*
- *Informeren*
- *Kwaliteit bieden*
- *Beleven*

Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN						AANVULLENDE DIENSTEN			HUBGRADE (OPTIONEEL)	
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		
Toegankelijke halte	●	○	Bushalte	●	○	Afvalbak	●	○	Toeristisch Overstappunt (TOP)	●
Rout informatie			Treinstation	○	●	Wachtmogelijkheid			Pop-up deelfietsen	●
Haltevertrekstaat	●	○	Fietsreparatiepaal	●	○	Zitje	●	○		
DRIS	●	○	Kiss & ride	●	○	Overdekt	●	○		
Contactinfo	●	○	Elektrisch laden			Binnen	●	○		
Lijnennet	●	○	Laadpaal auto	●	○	Verwarmd	○	●		
Omgevingskaart	●	○	Laadpaal fiets	●	○	Verlichting	●	○		
Kaart hubnetwerk	●	○	Deelmobiliteit			Toeristeninfo	●	○		
Fietsparkeren			Ov-fiets	○	○	AED	●	○		
Aanbindmogelijkheid	●	○	Deelfietsen	○	●	SOS-knop	○	●		
Overdekt	●	○	Deelscooters	○	●	Watertappunt	●	○		
Overdekt en afgesloten	●	○	Deelauto's	○	●	Wifi	●	○		
Overdekt en bewaakt	○	○	Taxistandplaats	○	●	Pakketpunt	○	●		
Autoparkeren						Horeca				
Normaal	●	○				Automaat/nabij commerciële voorziening	●	○		
Overdekt met zonnecel	○	●				Commerciële voorziening	○	●		
						WC	●	○		



- STATIONSHUB
- Op- en overstappen
 - Informeren
 - Kwaliteit bieden
 - Beleven
 - Verblijven

2. Onderdelen selecteren

Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	☒	☐
Rout informatie		
Haltevertrekstaat	☒	☐
DRIS	☒	☐
Contactinfo	☒	☐
Lijnennet	☒	☐
Omgevingskaart	☒	☐
Kaart hubnetwerk	☒	☐
Fietsparkeren		
Aanbindmogelijkheid	☒	☐
Overdekt	☒	☐
Overdekt en afgesloten	☒	☐
Overdekt en bewaakt	☒	☐
Autoparkeren		
Normaal	☒	☐
Overdekt met zonnecel	☐	☒

	BASIS	EXTRA
Bushalte	☒	☐
Treinstation	☒	☐
Fietsreparatiepaal	☒	☐
Kiss & ride	☒	☐
Elektrisch laden		
Laadpaal auto	☒	☐
Laadpaal fiets	☒	☐
Deelmobiliteit		
Ov-fiets	☒	☐
Deelfietsen	☒	☐
Deelscooters	☐	☒
Deelauto's	☒	☐
Taxistandplaats	☒	☐

AANVULLENDE DIENSTEN

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	☒	☐
Wachtmogelijkheid		
Zitje	☒	☐
Overdekt	☒	☐
Binnen	☒	☐
Verwarmd	☒	☐
Verlichting	☒	☐
Toeristeninfo	☒	☐
AED	☒	☐
SOS-knop	☒	☐
Watertappunt	☒	☐
Wifi	☒	☐
Pakketpunt	☐	☒
Horeca		
Automaat/nabij commerciële voorziening	☒	☐
Commerciële voorziening	☒	☐
WC	☒	☐

HUBGRADE (OPTIONEEL)

Toeristisch Overstappunt (TOP)	☒
Pop-up deelfietsen	☒

Zeeland. Niet normaal. Mooi. *Bereikbaar.*

Aanpak Zeeuwse knooppunt ontwikkeling



Sfeerimpressie Zeeuws knooppunt

Productbladen Kosten & uitgangspunten

Disclaimers

- **Beheer en onderhoudskosten zijn niet meegenomen. Deze zijn te locatiespecifiek en afhankelijk van keuzes die men maakt.**
 - **Investeringskosten en bouwkosten kunnen eventueel lager uitvallen naarmate er meer eenheden per service of voorziening geplaatst worden**
 - **Uitgegaan is dat de gronden in eigendom zijn van de gemeente.**
-
- **Prijzen zijn gebaseerd op expertise en referentieproject. Dit betekent wel dat de prijzen hoger en lager uit kunnen vallen door de locatiespecifieke kenmerken van Zeeland en de keuzes die de betreffende partijen maken, m.b.t. inkopen van goederen, materialen, etc.**

Bandbreedte kosten per type hub

- **Haltes:** **57.000 tot 73.500**
 - **Hub, P&R:** **177.500 tot 278.000**
 - **Hub, P&B:** **388.000 tot 809.000**
 - **Regio Hub:** **643.500 tot 909.000**
 - **Stationshub:** **441.500 tot 515.500**
-
- **Uitgangspunten**
 - autoparkeren: 10.000 per parkeerplek, 400 per m2, 25m2 per parkeerplek
 - Deelfietsen: 100 euro per fiets
 - Deelauto: 1000 euro per jaar aan overheadkosten

Haltes

▪ Fietsparkeren, 5 nietjes	(10.000 tot 15.000 euro)
▪ Toegankelijkehalte	
▪ Haltevertrekstaat	(1.000 tot 1.250)
▪ Contactinfo	(1.000 tot 1.250)
▪ Afvalbak	(2.500 tot 3.000)
▪ Zitje	(2.500 tot 3.000)
▪ Overdekt wachten	(40.000 tot 50.000)

Bandbreedte investeringskosten:	57.000 tot 73.500
--	--------------------------

Hub P&R

▪ Toegankelijke halte	
▪ Haltevertrekstaat	(1.000 tot 1.250)
▪ Contact info	(1.000 tot 1.250)
▪ Lijnennet	(3.000 tot 3.750)
▪ Omgevingskaart	(3.000 tot 3.750)
▪ Fietsparkeren, overdekt 20 a 30 plekken	(40.000 tot 70.000)
▪ Autoparkeren, 5 a 10 plekken	(50.000 tot 100.000)
▪ Afvalbak	(2.500 tot 3.000)
▪ Overdekt wachten	(40.000 tot 50.000)
▪ Verlichting	(7.000 tot 8.000)
▪ Toeristeninfo	(10.000 tot 12.000)
▪ SOS knop	(20.000 tot 25.000)

Bandbreedte investeringskosten: 177.500 tot 278.000

Hub P&B

▪ Toegankelijke halte	
▪ Haltevertrekstaat	(1.000 tot 1.250)
▪ Contact info	(1.000 tot 1.250)
▪ Lijnennet	(3.000 tot 3.750)
▪ Omgevingskaart	(3.000 tot 3.750)
▪ Fietsparkeren, 5 a 10 Deelfietsen	(500 tot 1.000)
▪ Autoparkeren, 30 tot 70 plekken,	(300.000 tot 700.000)
▪ Afvalbak	(2.500 tot 3.000)
▪ Overdekt wachten	(40.000 tot 50.000)
▪ Verlichting	(7.000 tot 8.000)
▪ Toeristeninfo	(10.000 tot 12.000)
▪ SOS knop	(20.000 tot 25.000)

Bandbreedte investeringskosten: 388.000 tot 809.000

Regiohub – deel 1

▪ Toegankelijke halte	
▪ Haltevertrekstaat	(1000 tot 1250)
▪ Dris	(3000 tot 3750)
▪ Contact info	(1000 tot 1250)
▪ Lijnennet	(3000 tot 3750)
▪ Omgevingskaart	(3000 tot 3750)
▪ Kaart hubnetwerk	(3000 tot 3750)
▪ Fietsparkeren Overdekt en afgesloten, 50 tot 100 plekken	(25.000 tot 62.500)
▪ Autoparkeren, 40 tot 50 plekken,	(400.000 tot 500.000)
▪ Fietsreparatiepaal	(1000 tot 2000)
▪ Kiss en ride, 50m2, per m2 400 tot 500 euro	(20.000 tot 25.000)
▪ Laadpaal auto	(geen, wanneer gemeente beheert)
▪ Laadpaal fiets	(12.000 tot 16.000)
▪ Afvalbak	(2500 tot 3000)

Regiohub – deel 2

▪ Overdekt en binnen wachten	(100.000 tot 120.000)
▪ Verlichting	(7.000 tot 8.000)
▪ Toeristen info	(10.000 tot 12.000)
▪ SOS knop	(20.000 tot 25.000)
▪ AED	(2000 tot 3000)
▪ Watertappunt	(17.000)
▪ Wifi	(4.000 tot 5.000)
▪ Automaat horeca	
▪ WC	(75.000)
 Bandbreedte investeringskosten:	 643.500 tot 909.000

- **Fietsparkeren in aanwezige stalling NS**
- **Autoparkeren op aanwezige parkeerterrein NS**
- **Toegankelijke halte**
- **Haltevertrekstaat** (1000 tot 1250)
- **DRIS** (3000 tot 3750)
- **Contact info** (1000 tot 1250)
- **Lijnennet** (3000 tot 3750)
- **Omgevingskaart** (3000 tot 3750)
- **Kaart hubnetwerk** (3000 tot 3750)
- **Deelfietsen, 20** (2000)
- **Deelauto, 5 plekken** (5000 per jaar (overheadkosten))
- **Fietsreparatiepaal** (1000 tot 2000)
- **Kiss en Ride, 50m2, 400-500 euro per m2** (20.000 tot 25.000)
- **Laadpaal auto** (geen, wanneer gemeente beheert)

▪ Laadpaal fiets	(12.000 tot 16.000)
▪ Afvalbak	(2500 tot 3000)
▪ Verwarmd wachten	(250.000 tot 300.000)
▪ Verlichting	(7.000 tot 8.000)
▪ Toeristen info	(10.000 tot 12.000)
▪ SOS knop	(20.000 tot 25.000)
▪ AED	(2000 tot 3000)
▪ Watertappunt	(17.000)
▪ Wifi	(4.000 tot 5.000)
▪ Automaat horeca	
▪ WC	(75.000)
Bandbreedte investeringskosten	441.500 tot 515.500

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

DRIS

Bouwkosten	€ 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 3000 - 3750
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijzen van een DRIS zijn gebaseerd op één DRIS paneel per busperron

Haltevertrekstaat

Bouwkosten	€ 500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 1000 - 1250
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een haltevertrekstaat is per paneel.

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Omgevingskaart

Bouwkosten	€ 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 3000 - 3750
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een omgevingskaart is per paneel.

HUB Kaart

Bouwkosten	€ 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 3000 - 3750
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een HUB Kaart is per paneel.

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Fietsparkeren - Aanbinden

Bouwkosten	€ 1000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 - 2500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs is gebaseerd op de prijs per aandbind-mogelijkheid.

Fietsparkeren - overdekt

Bouwkosten	€ 1000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 - 2500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het overdekt parkeren van de fiets is een prijs per overdekt gestalde fiets.

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Fietsparkeren - afgesloten

Bouwkosten	€ 2500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 5000 - 6250
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het afgesloten parkeren van de fiets is een prijs per gestalde fiets.

Fietsparkeren - bewaakt

Bouwkosten	€ 3000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 6000 - 7500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het bewaakt parkeren van de fiets is een prijs per gestalde fiets.

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Autoparkeren - normaal

Bouwkosten	€ 200
Investeringskosten (excl BTW)	€ 400 - 500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het autoparkeren is gebaseerd op prijs per m2

Autoparkeren - uitgebreid

Bouwkosten	€ 400
Investeringskosten (excl BTW)	€ 800 - 1000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het autoparkeren is gebaseerd op prijs per m2

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Autoparkeren - Overdekt

Bouwkosten	€ 1000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 - 2500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het autoparkeren is gebaseerd op prijs per m2. Kan eventueel uitgebreid worden met zonnecellen

Fietsreparatiepaal

Bouwkosten	€ 400 - 800
Investeringskosten (excl BTW)	€ 1000 - 2000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een fietsreparatiepaal fluctueert door verschillende mogelijkheden die een paal heeft.

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Kiss & Ride

Bouwkosten	€ 200
Investeringskosten (excl BTW)	€ 400 - 500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een kiss & ride is gebaseerd op prijs per m2.

Taxi standplaats

Bouwkosten	€ 200
Investeringskosten (excl BTW)	€ 400 - 500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een taxi standplaats is gebaseerd op prijs per m2.

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Elektrisch laden - auto

Bouwkosten	€ nvt
Investeringskosten (excl BTW)	€ nvt
Eigendom	Gemeente
Beheerder	Gemeente
Opmerkingen	De prijs van een elektrische laadpaal is gebaseerd op prijs per paal.

Elektrisch laden- auto

Bouwkosten	€ 6000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 12000 - 15000
Eigendom	Andere aanbieder
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een elektrische laadpaal is gebaseerd op prijs per paal.

Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

Elektrisch laden - fiets

Bouwkosten	€ 7000 - 8000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 12000 - 16000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een elektrische laadpaal is gebaseerd op prijs per paal.

Wifi

Bouwkosten	€ 2000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 4000 - 5000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een Wifi punt wordt verhoogd met een maandelijks bedrag van 80 euro.

Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

Afvalbak

Bouwkosten	€ 1250
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2500 - 3000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	

Verlichting (mast)

Bouwkosten	€ 3500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 7000 - 8000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van verlichting is gebaseerd op prijs per verlichtingsmast.

Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

Wachten - Zitje

Bouwkosten	€ 1425
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2800 - 3200
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van zitelement is gebaseerd op prijs per eenheid.

Overdekt wachten

Bouwkosten	€ 20.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 40.000 tot 50.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van overdekt wachten is gebaseerd op eenabri met een opperverlakte van 6 tot 10m2.

Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

Binnen wachten

Bouwkosten	€ 50.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 100.000 – 120.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van binnen wachten is gebaseerd op een oppervlakte van 15 tot 20m2.

Verwarmd wachten

Bouwkosten	€ 150.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 250.000 tot 350.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van verwarmd wachten is gebaseerd op een oppervlakte van 40 tot 50 m2.

Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

Toeristeninfo

Bouwkosten	€ 5000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 10.000 – 12.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van toeristeninfo is gebaseerd op prijs per panel.

AED

Bouwkosten	€ 1000 - 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 tot 3000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een AED is gebaseerd op een prijs per eenheid.

Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

SOS knop

Bouwkosten	€ 10.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 20.000 – 25.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een SOS knop is gebaseerd op prijs per paneel.

Watertappunt

Bouwkosten	
Investeringskosten (excl BTW)	€ 17.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een watertappunt is gebaseerd op een prijs per eenheid.

Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

Wifi

Bouwkosten	€ 2000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 4000 - 5000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een Wifi punt wordt verhoogd met een maandelijks bedrag van 80 euro.

Toiletgebouw

Bouwkosten	€ 75.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 75.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een toiletgebouw (WC) is gebaseerd op de referentie van gemeente Veere.

Haltes

Project: Mobiliteitshubs Zeeland
Opsteller raming: E.E. Visser
Datum opstelling: 07-06-2021
Versie: P01.01
Status: Concept
Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Fietsparkeren, 5 nietjes	1	5	€ 50,00	€ 250,00
Toegankelijkhehalte				€ -
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Overdekt wachten	156	1	€ 25,00	€ 3.900,00
Directe bouwkosten				€ 5.830,00
Factor	50%	€	5.830,00	€ 2.915,00
Instandhoudingskosten exclusief BTW				€ 8.745,00

Hub, Park & Ride

Project: Mobiliteitshubs Zeeland
Opsteller raming: E.E. Visser
Datum opstelling: 07-06-2021
Versie: P01.01
Status: Concept
Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten	
Toegankelijkhalte				€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€	60,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€	60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€	60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€	60,00
Fietsparkeren, overdekt 20 à 30 plekken	52	30	€ 2,50	€	3.900,00
Autoparkeren, 5 à 10 plekken	52	10	€ 5,00	€	2.600,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€	1.560,00
Overdekt wachten	156	1	€ 25,00	€	3.900,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€	125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€	100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€	250,00
Directe bouwkosten				€	12.675,00
Factor	50%	€	12.675,00	€	6.337,50
Instandhoudingskosten exclusief BTW				€	19.012,50

Hub, Park & Bike

Project: Mobiliteitshubs Zeeland
 Opsteller raming: E.E. Visser
 Datum opstelling: 07-06-2021
 Versie: P01.01
 Status: Concept
 Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Toegankelijkhehalte			€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Fietsparkeren, 5 à 10 deelfietsen	52	10	€ 2,50	€ 1.300,00
Autoparkeren, 30 à 70 plek	52	70	€ 5,00	€ 18.200,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Overdekt wachten	156	1	€ 25,00	€ 3.900,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€ 125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€ 100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€ 250,00
Directe bouwkosten			€	25.675,00
Factor	50%	€	25.675,00	€ 12.837,50
Instandhoudingskosten exclusief BTW			€	38.512,50

Regiohub

Project: Mobiliteitshubs Zeeland
 Opsteller raming: E.E. Visser
 Datum opstelling: 07-06-2021
 Versie: P01.01
 Status: Concept
 Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Toegankelijkhehalte			€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Dris	4	1	€ 25,00	€ 100,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Kaart hubnetwerk	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Fietsparkeren, overdekt en afgesloten, 50 à 100 plekken	52	100	€ 2,50	€ 13.000,00
Autoparkeren, 40 à 50 plekken	52	50	€ 5,00	€ 13.000,00
Fietsreparatiepaal	52	1	€ 100,00	€ 5.200,00
Kiss en ride, 50 m2	52	1	€ 10,00	€ 520,00
Laadpaal auto			€	-
Laadpaal fiets	52	1	€ 15,00	€ 780,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Overdekt en binnen wachten	156	1	€ 50,00	€ 7.800,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€ 125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€ 100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€ 250,00
AED	4	1	€ 250,00	€ 1.000,00
Watertappunt	52	1	€ 25,00	€ 1.300,00
Wifi	12	1	€ 50,00	€ 600,00
Automaat horeca			€	-
WC	365	1	€ 50,00	€ 18.250,00
Directe bouwkosten			€	€ 63.885,00
Factor	50%	€	€ 63.885,00	€ 31.942,50
Instandhoudingskosten exclusief BTW			€	€ 95.827,50

Stationshub

Project: Mobiliteitshubs Zeeland
 Opsteller raming: E.E. Visser
 Datum opstelling: 07-06-2021
 Versie: P01.01
 Status: Concept
 Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Fietsparkeren in aanwezig fietsenstalling NS			€	-
Autoparkeren op aanwezig parkeerterrein NS			€	-
Toegankelijkehalte			€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Dris	4	1	€ 25,00	€ 100,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Kaart hubnetwerk	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Deelfietsen, 20 stuks	52	20	€ 2,50	€ 2.600,00
Deelauto, 5 plekken	52	5	€ 5,00	€ 1.300,00
Fietsreparatiepaal	52	1	€ 100,00	€ 5.200,00
Kiss en ride, 50 m2	52	1	€ 10,00	€ 520,00
Laadpaal auto			€	-
Laadpaal fiets	52	1	€ 15,00	€ 780,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Verwarmd wachten	156	1	€ 100,00	€ 15.600,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€ 125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€ 100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€ 250,00
AED	4	1	€ 250,00	€ 1.000,00
Watertappunt	52	1	€ 25,00	€ 1.300,00
Wifi	12	1	€ 50,00	€ 600,00
Automaat horeca			€	-
WC	365	1	€ 50,00	€ 18.250,00
Directe bouwkosten			€	49.585,00
Factor	50%	€	49.585,00	€ 24.792,50
Instandhoudingskosten exclusief BTW			€	74.377,50

Provinciale Staten van Zeeland
T.a.v. voorzitter

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Concept Regionale Mobiliteitsstrategie	65483		

Middelburg, 17 juni 2021

Geachte voorzitter,

Hierbij doen wij Provinciale Staten het statenvoorstel concept Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) met de concept Regionale Mobiliteitsstrategie toekomen. Wij verzoeken u deze in de commissie Strategische Opgaven en Provinciale Staten te behandelen. Vier rapporten die als input voor de strategie door verschillende adviesbureaus zijn gemaakt, zijn bijgevoegd ter achtergrondinformatie.

In de afgelopen periode is in digitale werksessies en bijeenkomsten met vele partijen gesproken. Daarbij is met name ingezoomd op de vijf richtinggevende keuzes zoals deze in de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit zijn opgenomen. Voor de mix van mobiliteit, de knooppuntenaanpak en voor de mobiliteitscentrale is onder begeleiding van gemeenten, provincie, Samenwerkingsverband Welzijnzorg Oosterschelderegio, Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen en de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland. Ook hebben we een vervolgesprek gevoerd met 'reizigers met een beperking' en met 'de reiziger' over de uitwerking van de richtinggevende keuzes in de RMS.

In opmaat naar een aanbestedingsprocedure is een marktconsultatie uitgevoerd gericht op de komende aanbesteding van het openbaar vervoer. Gezien het gelijke speelveld dat bij de aanbesteding moet kunnen worden gegarandeerd, is het in deze fase van de opgave belangrijk alle (mogelijke) geïnteresseerde marktpartijen op een gelijke manier de mogelijkheid te geven inbreng te leveren. Via nationale en Europese aanbestedingssystemen is gezorgd dat alle geïnteresseerde partijen aan de marktconsultatie deel konden nemen.

Bijgevoegde concept Regionale Mobiliteitsstrategie is een extra stap, in afwijking van de opgavencyclus zoals weergegeven op de 'Groene Kaart'. Met deze extra stap wordt PS in de gelegenheid gesteld tussen richtingennotitie en Regionale Mobiliteitsstrategie (opgavevoorstel) wensen en bedenkingen mee te geven op het concept. Het concept wordt door de gemeenten in de colleges van B&W behandeld, zodat in opmaat naar de definitieve versie van de Regionale Mobiliteitsstrategie de meningen over de invulling op ambtelijk en bestuurlijk niveau kunnen worden besproken.

In uw brief van 18 december 2020 is zijn algemeenheid ondersteuning uitgesproken voor de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit en zijn 13 wensen benoemd. In onderstaande tabel is per wens aangegeven op welke plek in de concept Regionale Mobiliteitsstrategie is verwerkt:

Wens	Verwerking
Een wens is dat in de strategie meer aandacht is voor het wegnemen/voorkomen van belemmeringen van grens (landelijk en provinciaal) overstijgende slimme mobiliteit.	Onderdeel van 4.2 Concept Regionale Mobiliteitsstrategie
Een wens is dat in de strategie meer aandacht komt voor verleiding van de reiziger, die niet direct afhankelijk is van het openbaar vervoer en dat het gebruik van Slimme Mobiliteit voor alle doelgroepen, begrijpelijk, betaalbaar, vindbaar en toegankelijk is.	Deze wens speelt door de hele concept Regionale Mobiliteitsstrategie heen, met name in hoofdstuk 2, hoofdstuk 4, hoofdstuk 5 en 7.4.
Een wens is om toe te werken naar een verbetering van de huidige treinverbindingen, met als aandachtspunt de overstapmogelijkheden, en in de strategie kijkt naar nieuwe (trein)verbindingen	Deze wens is onderdeel van hoofdstuk 4 van de concept Regionale Mobiliteitsstrategie.
Een wens is dat de governancestructuur, de onderlinge rolverdeling en het eigenaarschap voor de deelnemende partijen in de strategie helder moet zijn.	In hoofdstuk 6 is dit verder gebracht. Realiteit is dat ook na definitieve mobiliteitsstrategie er nog stappen gezet zullen moeten worden.
Een wens is dat mobiliteitscentrale zich niet alleen bezig houdt met het wat (welke vervoerslijnen), maar ook het hoe (de vorm van Slimme Mobiliteit)	In hoofdstuk 6 is dit beschreven als zijn regie over de mobiliteitsvormen heen.
Een wens is dat bij de inrichting van de hubs aandacht is voor het comfort en de veiligheid van alle reizigers en in de strategie een nadere uitwerking komt van de locaties en de kosten.	Opgenomen in hoofdstuk 5 en bijlage 'menukaarten'. Locaties zullen bij de definitieve versie van de Regionale Mobiliteitsstrategie zoveel als mogelijk worden opgenomen.
Een wens is dat dat bij het intensiever gebruik van data en daarmee de grotere afhankelijkheid van data en applicaties, aandacht is voor de privacy van de gebruiker van Slimme Mobiliteit en de storingsgevoeligheid.	Aandacht voor privacy is opgenomen in hoofdstuk 7. Storingsgevoeligheid van de individuele MaaS-apps kan door de provincie niet worden beïnvloed, waar gezien de sterke concurrentie verwachting is dat de partijen achter de MaaS-apps storingsgevoeligheid zoveel mogelijk zullen beperken, omdat anders gebruikers zullen overstappen naar andere MaaS-app.
Living Lab: Een wens is dat er duidelijk en helder gecommuniceerd wordt over de succesfactoren en de leerpunten/verbeterpunten.	Dit is meegenomen in de aanpak Living Lab hoofdstuk 8.
Een wens is dat in de strategie duidelijke en heldere doelen gesteld worden voor Slimme Mobiliteit en dat een duidelijke koppeling gemaakt wordt met de andere strategische opgaven in Zeeland.	In hoofdstuk 10 zijn de doelen en indicatoren weergegeven. Koppelingen liggen er door het document met energietransitie, klimaatadaptatie en de RMS werkt door naar de Omgevingsvisie. Zero-emissie mobiliteit draagt tevens bij aan vermindering stikstofuitstoot, maar precieze bepaling van bijvoorbeeld effect zero-emissiebussen is nog niet uitgevoerd.
Een wens is dat de regionale aanpak laadinfrastructuur helderheid biedt over de benodigde laadinfrastructuur per regio in Zeeland.	In de RMS is in hoofdstuk 3 doel voor Zeeland aangegeven. Gekoppeld aan de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur is samen met gemeenten een Zeeuwse laadpalenkaart gemaakt waarin specifieke verwachtingen per gebied zijn opgesteld.
Een wens is dat kennisuitwisseling plaats vindt tussen Slimme Mobiliteit voor het personenvervoer en het vrachtverkeer.	In het kader van data en living lab vindt kennisuitwisseling plaats met de ontwikkelingen in de logistieke sector.

De concept strategie zal naast tussen partijen met (deel)verantwoordelijkheden in het toekomstige mobiliteitssysteem ook worden verspreid en besproken met de diverse stakeholders die in het proces zijn aangesloten. Aan het OPOV is advies gevraagd ten aanzien van de concept regionale mobiliteitsstrategie.

Wij verzoeken u het concept Opgavenvoorstel: concept Regionale Mobiliteitsstrategie te behandelen in de commissie Strategische Opgaven van 9 juli en vervolgens te agenderen voor Provinciale Staten 23 juli 2021.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Vragen (VVD) Commissie Strategische Opgaven 9 juli 2021 over Statenvoorstel concept Regionale Mobiliteitsstrategie

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
Vragen van VVD-fractie over statenvoorstel concept Regionale Mobiliteitsstrategie Agendapunt 6	
1. Welke onderdelen uit de concept regionale mobiliteitsstrategie werken door in het programma van eisen en de uitgangspuntennotitie voor de OV concessie?	In de mix van mobiliteit worden de belangrijkste uitgangspunten voor het netwerk van snelle bussen gemaakt. Het uitgangspunt over Zero-Emissie speelt in het hoofdstuk Duurzame Mobiliteit. Bij de Mobiliteitscentrale wordt ingegaan op de verwachte verhouding tussen mobiliteitscentrale en vervoerder. Daarnaast werken uiteraard de doelstellingen door naar de aanbesteding. Bij de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) zal een document met de uitgangspunten voor de nieuwe concessie worden voorgelegd.
2. In de mix van mobiliteit is een grens van 2.5 km opgenomen waarbij een reiziger een opstappunt heeft om de reis te beginnen. Kan worden uitgelegd waar de 2.5 km op gebaseerd is? Waarom is niet gekozen voor 1 km of 3 km?	Het betreft een grens van maximaal 2,5km. In iedere kern en woonwijk wensen we een opstappunt voor fijnmazige mobiliteit te realiseren. Dit is dus op loop of fietsafstand. Voor mensen die buitende bebouwde kom wonen is deze afstand gemaximeerd op 2.5km. Afweging daarbij is dat we niet bij iedereen voor de deur een reismogelijkheid kunnen realiseren, maar dat we dit wel in de nabijheid kunnen organiseren. De 2,5 km is het huidige beeld van een afstand die te garanderen is. Mogelijk dat het in de implementatie lukt om dit nog fijnmaziger te maken, maar dat kunnen we in deze fase nog niet zeggen.
3. Hoe wordt een opstapplaats gedefinieerd?	Een opstapplaats is een locatie waar een reiziger kan instappen in een deeltaxi.
4. Er wordt aangegeven dat voor een nieuwe concessie dat er in de lopende concessie duidelijkheid nodig is voor de komende jaren. Is daar volgens GS met de beschikbaarheidsvergoeding tot oktober 2022 invulling aan gegeven of is er meer nodig dan dat?	GS zal nog in een brief nadere toelichting geven op de landelijk gemaakte afspraken. Huidige verwachting is dat ook nog in 2023 en 2024 er invloed zal zijn van Corona op het aantal reizigers in het Openbaar Vervoer.

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
5. Wat zijn de gevolgen als er geen tijdige overeenstemming wordt bereikt over de invulling van de mobiliteitscentrale?	Indien de mobiliteitscentrale als organisatievorm niet haalbaar blijkt zal via andere samenwerkingsvormen/ overlegvormen moeten worden gekeken om kennis en data bij elkaar te brengen. Naar verwachting vraagt dit dan meer ambtelijke capaciteit van gemeenten/ samenwerkingsverbanden en provincie, doordat er meer overleg en dubbeling van taken nodig zal zijn. Verwacht mag worden dat het huidige takenpakket van de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland in ieder geval in stand blijft. De mobiliteitscentrale is voorzien om een belangrijke rol te spelen om alle (data over) wielen te verbinden met MaaS-apps. Als we dit niet samen doen via de mobiliteitscentrale, is er kans dat de reiziger geen compleet aanbod van alle mobiliteitsmogelijkheden in de MaaS-apps krijgt. Bijvoorbeeld dat het plannen, boeken en betalen van een deeltaxi niet via de MaaS-apps kan. Een ander aspect is of met alle opdrachtgevers van doelgroepenvervoer afspraken kunnen worden gemaakt waarbij zowel voor die opdrachtgevers als voor de provincie voldoende inzicht en grip op kwaliteit, kosten en budgetten mogelijk is. Aangezien deze wat-als vraag niet volledig is doordacht/ bestudeerd, zal bovenstaande qua mogelijke gevolgen niet compleet zijn.
6. Op welke wijze wordt PS betrokken in het programma van eisen en de uitgangspuntennotitie voor de nieuwe OV concessie?	Bij de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) zullen we als bijlage een document voorleggen waarin de uitgangspunten voor de nieuwe concessie zijn omschreven. Het Programma van Eisen is een uitgebreid en bij de vorige aanbesteding ook een erg gedetailleerd document. Het accent van een Programma van Eisen ligt meer op uitvoering dan op kaderstelling. Wij zijn voornemens dit aan u toe te sturen, zodat u in de loop van de aanbesteding en de implementatie ruimte heeft om te toetsen of op een goede manier invulling

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
	wordt gegeven aan de gestelde kaders. Juridisch vraagt dit gezien de aanbestedingsprocedures aandacht voor wat en wanneer dit in het openbaar kan.
7. Op basis van de bijlage nieuwe mix van Zeeuwse mobiliteit wordt aangegeven dat op enkele plaatsen de bus niet meer door de kern rijdt maar een halte aan de rand van de kern, waar de reiziger dan te voet of per fiets heen moet. Kan aangegeven worden om hoeveel kernen het hierbij in Zeeland gaat?	Nee. In de strategie is op verbindingsniveau bepaald waar de snelle bussen rijden. De exacte lijnvoering weten we pas wanneer we de aanbesteding hebben doorlopen en in de implementatieperiode daar verdere afstemming over precieze lijnvoering hebben gehad. Pas op dat moment is duidelijk op welke halten de bus stopt.
8. Is de ontwikkeling van twee stationshubs inclusief de ontwikkelingen in Vlissingen voortkomend uit het Compensatiepakket of niet?	We hebben de ambitie om minimaal twee stationshubs te ontwikkelen voor 2025. Eén van deze stationshubs is station Vlissingen.

Vragen Commissie Strategische Opgaven 9 juli 2021 over Statenvoorstel concept regionale mobiliteitsstrategie

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
Vragen van CU-fractie over statenvoorstel concept Regionale Mobiliteitsstrategie Agendapunt 6	
<u>Mobiliteitsmix.</u> Drie bedenkingen: 1 De optimale grens tussen het “vaste” OV netwerk dat met grote bussen en de trein wordt bediend en het flexibele deel dat met haltetaxis, deeltaxi’s, buurtbussen vrijwilligersinitiatieven wordt bediend varieert: - o over de periode van de nieuwe OV concessie - o over de tijd van de dag en de week - o over de seizoenen. Op welke manier denkt GS ervoor te zorgen dat de mobiliteitsmix zo dicht mogelijk bij dit optimum zit, en hoe wordt dit in de volgende OV concessie verwerkt? 2 Vrijwilligersinitiatieven worden onderdeel van het fijnmazige mobiliteitssysteem, hoe borgt de Provincie waar nodig kwaliteit en beschikbaarheid daarvan? 3 In de bijlage concept Regionale Eindrapportage Mobiliteit-strategie wordt op pag 20 gesteld “daarnaast wordt voorzien dat op specifieke schooltijden scholieren lijnen nodig zijn. Kan op de kaart, figuur 8 aangegeven worden waar deze scholieren lijnen gaan lopen?	1) Belangrijk in het zoeken naar een optimum is dat er een organisatie is waar kennis over het functioneren van de diverse onderdelen van de mobiliteitsmix bij elkaar komt. Zonder die verzamelde kennis/ data is het veel moeilijker om toe te werken naar een dergelijk optimum. Met de behandeling van de definitieve Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) worden ook de uitgangspunten voor de nieuwe concessie aan PS voorgelegd. In de marktverkenning is ook aan vervoerders gevraagd op welke manier in de aanbesteding en in de concessie juist die ontwikkeling kan worden gestimuleerd binnen een concessie. Daarin is onder andere als mogelijkheid genoemd om zekerheid op een basisdeel van de concessie te garanderen en een ontwikkeldeel op basis van open boek calculatie in te vullen. Dergelijke systematieken worden bekeken in voorbereiding op de concessie. Daarbij kijken we ook wat uit nationaal onderzoek naar flexibilisering van concessies komt. Bij het zoeken van die balans binnen de volgende concessieperiode dient rekening te worden gehouden met de kosten van de bussen. Afschalen zorgt dat meer materieel beschikbaar is binnen een concessie dan gebruikt wordt. Daarom vraagt dit in de aanbesteding goede afspraken te maken welke mate van flexibiliteit binnen de concessieperiode kan worden bereikt. Het is een delicate afweging tussen binnen de concessie kunnen bijsturen op een optimum en het voorkomen van desinvesteringen met bijbehorende kosten.

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
	2) Vrijwilligerinitiatieven bieden kansen om mobiliteit nog fijnmaziger te organiseren. Onze ervaring met buurtbussen is dat vrijwilligers een grote verantwoording voelen voor de uitvoering van hun diensten. De uitval is hierdoor vaak lager dan reguliere bussen. Bij het vrijwilligersinitiatief Thover is een brede groep vrijwilligers beschikbaar, zodat afgesproken dienstverlening op een betrouwbare wijze kan worden uitgevoerd. Wij hebben er vertrouwen in dat we met de Mobiliteitscentrale vrijwilligersinitiatieven goed kunnen ondersteunen, zodat zij hun energie kunnen richten op de uitvoering en zaken als verzekeringen via de mobiliteitscentrale geregeld kunnen worden. Ook kan de mobiliteitscentrale helpen bij het plannen en reserveren van reizen. Met goede ICT wordt ook dit element op een betrouwbare manier geborgd. 3) Nee. Pas als we de aanbesteding hebben doorlopen kunnen we exacte lijnvoering van de snelle bussen, inclusief scholierenlijnen en grensoverschrijdende lijnen gedetailleerd communiceren. Binnen de strategie benoemen we dat we de scholierenlijnen willen handhaven. Uitzondering hierbij zijn de buslijnen die parallel aan het spoor rijden.
<u>Knooppunten Hubs</u> 1 Hoe verlopen de gesprekken met de gemeenten over de plaatsen waar welk type hub komt? 2 Zullen er ook haltes vervallen bij de uitrol van de nieuwe Hub's?	1) Provincie en gemeenten bespreken samen welke ambities gemeenten hebben om hubs te realiseren. Hier worden niet alleen bestaande knooppunten besproken, maar ook potentiële hubs voor de toekomst. Omdat de realisatie van hubs om een samenwerking van verschillende partners vraagt en deze ook samen de investering moeten dragen is de financieringsruimte bij de gemeente ook onderdeel van het gesprek. Om inzicht te krijgen in de benodigde financiering per hub wordt een checklijst ingevuld met aanwezige voorzieningen. Op deze wijze kan een globale inschatting worden gemaakt van de benodigde investering. 2) Er zijn verschillende daarin verschillende mogelijkheden die leiden tot het vervallen van een halte:

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
	- Er wordt gekozen voor een andere locatie dan de bestaande locatie voor een hub. Dit kan leiden tot het vervallen van haltes. - Vanuit de doelstelling om buslijnen met grote bussen een snelle verbinding te laten vormen kunnen haltes niet meer op de busroute liggen na aanbesteding en implementatie. Afweging is om halte als opstappunt te laten dienen (zoals er huidige haltes zijn die enkel nog voor de haltetaxi dienen) of de halte te laten vervallen. Bij bepaling van een route zal vervoerder reizigerswinst die met snelheid kan worden geboekt afwegen in combinatie met waar meeste reizigers willen in/ uitstappen, waarbij vanuit de overheden ook naar verschillende maatschappelijke belangen zal worden gekeken.
<u>Mobiliteitscentrale</u> Er is een bestaande mobiliteits-centrale die naar het ons lijkt zeer effectief is voor het organiseren van het doelgroepen vervoer. Bij ons werkbezoek onlangs daar vielen ons een paar dingen op: • De bestaande mobiliteitscentrale werkt voor de Gemeenten goed, er is geen drang om zaken anders te doen of er bij te voegen. • De mobiliteitscentrale is alleen uitvoerend. Strategische keuzes komen van buitenaf en worden bij de gemeenten gemaakt. Daar wordt ook de vervoerscontracten afgesloten Er lijkt ook hier geen behoefte om behalve uitvoerend ook strategisch actief te worden, dan wel inkoop te gaan regelen. • Binnen het kader van het doelgroepenvervoer is er geen enkele behoefte of dwingende noodzaak om budget uit handen te geven, dan wel te combineren met dat van de Provincie. In het licht van deze observaties een paar vragen: 1 Zien GS dezelfde dingen bij de bestaande vervoerscentrale die wij als observaties hebben opgeschreven? 2 Op welke manier denkt GS de strategische c.q. ontwikkel-functie vorm te geven? 3 Op welke manier denkt GS de inkoop van vervoerscapaciteit te regelen? 4 Is een startpunt waarbij de bestaande vervoerscentrale met een dienstverleningsovereenkomst, het benodigde fijnmazige vervoersaanbod voor de Provincie verzorgd een optie die wordt meegenomen?	1. De Gemeentelijke Vervoerscentrale functioneert voor de taken die zij uitvoert goed. Het bestuur van de Gemeentelijke Vervoerscentrale heeft ons in 2020 benaderd om een gezamenlijk onderzoek naar de doorontwikkeling van de gemeentelijke vervoerscentrale te doen. Daaruit is het rapport gevloeid zoals dat bij de richtingennotitie Slimme Mobiliteit is toegestuurd, Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland door Mobycon in opdracht van gemeentelijke opdrachtgevers Vervoerscentrale Zeeland en Provincie Zeeland. Naar aanleiding van de richtinggevende keuze en vragen en opmerkingen die daarop zijn ontvangen heeft KokxDeVoogd voor haar adviesrapport met alle wethouders mobiliteiten en wethouders WMO-vervoer een interview gehouden. Wat daaruit is gekomen aan beelden kunt u in desbetreffend rapport lezen. De behoefte om strategische samenwerking en kijken naar de samenhang op totaal mobiliteitsgebied, komt inderdaad niet vanuit de gemeentelijke vervoerscentrale als organisatie, maar vanuit opdrachtgevers van verschillende vervoerscontracten in Zeeland. Logischerwijs zien/ hebben gemeenten geen behoefte om budget voor het doelgroepenvervoer uit handen te geven, aangezien zij voor deze middelen verantwoording moeten kunnen afleggen aan gemeenteraden en daarmee aan hun burgers. Zij willen daarom, net als de provincie die wens heeft, grip kunnen houden op de kosten die voor ieders rekening komen. In het rapport van KokxDeVoogd is

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
Waar blijven de alleruiterste punten van de mobiliteit als deelfiets en vrijwilligers initiatieven bij een dergelijke oplossing?	aangegeven op welke manier dit bij samenwerking op een goede manier kan worden georganiseerd. In de gesprekken is er behoefte gebleken om combinaties te maken, waar dat tot meer efficiëntie of verbetering van vervoer leidt. Die combinatie is nu ook al gemaakt met de haltetaxi. De vraag met de concept strategie is hoever gezamenlijk wordt gegaan in de verdere samenwerking, met als doel het gezamenlijk verbeteren van de vervoersmogelijkheden voor de reiziger. 2. In de strategie en in het onderzoek van KokxDeVoogd is dat deels aangegeven, maar is tegelijkertijd de conclusie dat dit in vervolgstappen nadere uitwerking vraagt. Die uitwerking vraagt een gezamenlijk traject, waarop wij niet eenzijdig vooruit willen lopen. 3. Wij denken dat dit moet gebeuren door een aanbesteding van de concessie voor de grote bussen én door fijnmazige vervoersmogelijkheden te koppelen aan de doelgroepenvervoercontracten, omdat daarmee de grootste efficiëntie te behalen is. 4. De bestaande vervoerscentrale voert zelf geen vervoer uit en voert geen aanbesteding van vervoerscontracten uit. Enkel een dienstverleningsovereenkomst met de vervoerscentrale zonder andere afspraken (met vervoerder danwel opdrachtgever(s) van een vervoerder is dus onvoldoende om het benodigde fijnmazige vervoersaanbod gegarandeerd te hebben.
<u>Data</u> Goed en belangrijk wat ChristenUnie betreft dat beleid op goede data is gebaseerd. Bij de onderzoeken die zijn gedaan valt ons op dat er vooral gekeken is naar verplaatsingen via het bestaande OV. Eerder is al o.a door PvdA en ChristenUnie opgemerkt dat voor de opgave mobiliteit je moet kijken naar alle vervoersmodaliteiten en ook naar verplaatsingen van buiten de provincie. Hoe kun je anders, bijvoorbeeld, bepalen of een transferium voor de Walcherse kust zinvol is en zo ja waar deze zou moeten komen?	Op het gebied van data zitten we volop in een ontwikkeling. Complete beschikbare datasets beslaan nu data uit losse vervoerssystemen, namelijk van het busvervoer en het WMO-vervoer. Uit projecten om meer inzicht in bewegingen en keuzes van reizigers te krijgen, zoals uitgevoerd op het vlak van toeristische mobiliteit en van scholieren/ studenten, weten we dat meer en betere data naar de toekomst belangrijk is. Vandaar dat dit een belangrijk onderdeel is van de regionale mobiliteitsstrategie en dat in gesprekken met het ministerie van I&W over de MaaS-apps dit een belangrijk aandachtspunt is. Het meer vanuit data inzicht kan word verkregen over reizigersbewegingen en reizigerskeuzes, hoe beter je

[illegible]

Vragen Commissie Strategische Opgaven 9 juli 2021 over concept Regionale Mobiliteitsstrategie

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
Feitelijke vragen FVD fractie over concept Regionale Mobiliteitsstrategie	
1. In het kader van het nieuw voorgestelde "slimme mobiliteitsbeleid" en de herziening van het busvervoer tussen vooral de Zeeuwse dorpen en steden is het de vraag of de plannen zijn besproken met een afvaardiging van degenen die regelmatig met deze bussen meerijden?	Ja, zowel via de formele overlegstructuur met reizigersvertegenwoordiging het Overlegplatform Openbaar Vervoer als met groepen reizigers is gesproken over de plannen en de verbetermogelijkheden ten opzichte van het huidige openbaar vervoer.
2. Hebben die klanten gevraagd om deze "slimme" beleidswijziging? Is bekend wat die klanten daarvan vinden? Is het niet zo dat hierdoor vooral degenen worden getroffen die niet over een eigen auto (kunnen) beschikken en die van het busvervoer afhankelijk zijn?	Uit de gesprekken met de reizigers komen een aantal verbeterpunten naar voren ten opzichte van de huidige situatie: 1) Niet in alle gebieden van Zeeland is in de directe omgeving Openbaar Vervoer beschikbaar en er worden veel drempels ervaren om gebruik te maken van de haltetaxi. 2) Met name in de avonduren en weekenden wordt de beschikbaarheid van collectief vervoer als beperkend ervaren. 3) Reizen met de bus wordt als langzaam ervaren. Met het voorstel in de Concept Regionale Mobiliteitsstrategie wordt de situatie op deze punten verbeterd. In de gesprekken met reizigers komt daarbij ten opzichte van de verbeteringen ook een nadeel naar voren, namelijk dat er meer overgestapt moet worden. In gesprekken is daarbij aangegeven dat de effecten van dit nadeel beperkt kunnen worden: - door makkelijk en met de nodige zekerheid overstappen te kunnen plannen. Deze mogelijkheid bieden de MaaS-apps. - door een betere kwaliteit en comfort op locaties van overstappen, met in het specifiek niet in weer en wind te moeten wachten. Dit is reden om de knooppuntenaanpak in de strategie op te nemen.
3. Worden de ouderen en anderen die slecht ter been zijn hierdoor niet onevenredig zwaar getroffen, omdat ze vanuit de dorpskern naar de rand van	In de concept regionale mobiliteitsstrategie is er geen sprake van dat mensen vanuit de dorpskern naar de rand van het dorp moeten lopen.

Vragen Commissie Strategische Opgaven	Antwoorden
het dorp moeten lopen, terwijl ze dat helemaal niet kunnen of dat alleen met veel moeite kunnen?	Zoals in de concept regionale mobiliteitsstrategie wordt met een systeem van fijnmazig vervoer gezorgd dat mensen vanuit dorpen, woonkernen en wijken vervoersmogelijkheden dichtbij beschikbaar hebben. Als het gaat om reizen over grotere afstand gaat, zal dat met een overstap op de bus via een hub of halte zijn.

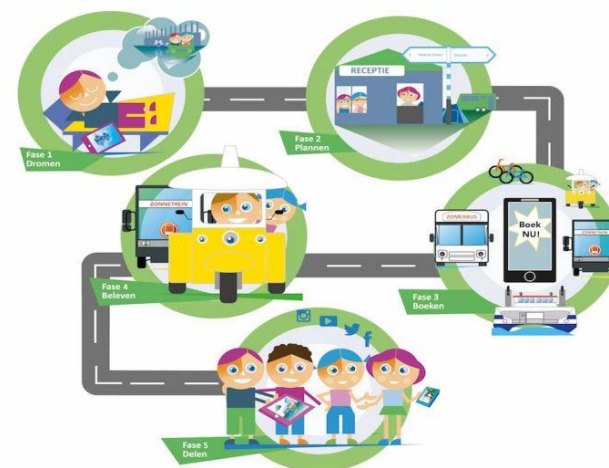
Vragen GS-informatiebijeenkomst Slimme Mobiliteit d.d. 25 juni 2021 - Vragen en antwoorden n.a.v. GS informatiebijeenkomst d.d. 25-06-2021

Vragen GS-informatiebijeenkomst Slimme Mobiliteit d.d. 25 juni 2021	Antwoorden
In de GS-informatiesessie op 25 juni 2021 heeft gedeputeerde Van der Maas aangegeven op twee vragen uitgebreider schriftelijk terug te komen. Onderstaand de betreffende vragen en de uitgebreide beantwoording.	
<i>GL: In de concept regionale Mobiliteitsstrategie staat beschreven dat de toeristische reiziger een andere vraag heeft naar mobiliteit dan bijvoorbeeld de scholier of de student. Hoe organiseren we mobiliteit gericht op de toeristische reiziger?</i>	Het toeristisch seizoen is niet alleen in juni tot en met augustus, maar eigenlijk jaarrond. We kennen niet alleen veel verblijfstoeristen, maar ook veel dagjesmensen van binnen en buiten de provincie. Via de Regionale Mobiliteitsstrategie willen we op de volgende wijze de toeristische reiziger faciliteren. Structurerend element binnen de aanpak is de customer journey, de klantreis. Via een viertal stappen (de deelfase is voor de gast zelf), die elke (toeristische) reiziger bewust of in zijn hoofd neemt, wordt mobiliteit voor de toeristische reiziger gestructureerd en georganiseerd.

Vragen GS-informatiebijeenkomst Slimme Mobiliteit d.d. 25 juni 2021

Antwoorden

Customer journey



In fase 1, de droomfase, speelt data een belangrijke rol. Onder andere via de MaaS-app, de mobiliteitscentrale, maar ook via diverse andere methoden verzamelen we data over de reizen van de toeristische reiziger. Op deze wijze kunnen we beter inspelen op de wensen van deze reiziger, door bijvoorbeeld deelmobiliteit of mobiliteitsdiensten op de juiste plaats in de juiste hoeveelheid aan te bieden.

In fase 2, de planfase, wordt de reis daadwerkelijk gepland. Belangrijk daarbij is welk aanbod er beschikbaar is om de reis daadwerkelijk te gaan maken. Daarbij wordt het gebruik van de eigen auto omwille van steeds groter wordende drukte én omwille de beleving van het Zeeuwse landschap, zo veel mogelijk ontmoedigd. De MaaS app moet de reiziger hierin faciliteren met onder andere informatie over de verschillende vervoerswijzen om de reis te maken, drukte op de weg, incidenten en goede plekken

Vragen GS-informatiebijeenkomst Slimme Mobiliteit d.d. 25 juni 2021	Antwoorden
	om te parkeren (bij hubs) en te reizen met snel OV of deelmobiliteit. Het creëren van een dekkend netwerk is hierbij zeer belangrijk. Een deel van de bezoekers is te verleiden om met het OV naar Zeeland te komen. De verbindingen met de trein en de bus worden immers sneller. Samen met NS en toeristische ondernemers wordt ingezet op arrangementen om de bezoeker te ontzorgen en faciliteren in de gewenste reis. Daar waar mogelijk en wenselijk vangen we de bezoeker die toch met de auto komt op een hub aan de rand van bijvoorbeeld een kern op om daar the last mile met een andere vervoerswijze te doen. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat reizigers met een toeristisch perspectief vaak alleen geneigd zijn op- of over te stappen aan het begin (first mile) of aan het einde (last mile) van hun reis. Ergens halfverwege overstappen zal een reiziger met een toeristisch perspectief niet graag doen. Op hubs communiceren we tevens over toeristische routes en attracties. In overleg met de sector willen we onder andere bij toeristische attracties, verblijfsaccommodaties en andere toeristische hotspots deelmobiliteit aanbieden, zodat dit maximaal gefaciliteerd wordt. Concreet realiseren we in 2021 in ieder geval pilots met deel e-bikes in Sluis en deelfietsen op het transferium in Renesse. Samen met de Zeeuwse coöperatie van fietsverhuurders evalueren we deze pilots met de ambitie om het aanbod van deelfietsen en deel e-bikes verder uit te breiden. We weten uit eerdere pogingen dat de bezoeker moeilijk in de reguliere busverbindingen te krijgen is. Inzet wordt gericht op initiatieven die goed aansluiten bij de behoefte van de toerist (denken vanuit de reiziger). Naast het aanbod van deelmobiliteit op hubs en inleverpunten bij toeristische bestemmingen samen met de toeristische sector in gesprek om een vraaggestuurde opties gericht op toeristen op te zetten. Bijvoorbeeld van een centraal punt in Domburg van/naar Middelburg. In fase 3, de boekfase, wordt de reis daadwerkelijk en in zijn geheel geboekt. Ook of juist in deze fase speelt de MaaS-app (en de mobiliteitscentrale) een belangrijke rol. In fase 4, de beleevingsfase, wordt ingezet op de beleving tijdens de reis. Omdat de toerist ook graag Zeeland wilt beleven is in deze fase aandacht nodig voor goede en

Vragen GS-informatiebijeenkomst Slimme Mobiliteit d.d. 25 juni 2021	Antwoorden
	aantrekkelijke (fiets)routes met verschillende vervoerswijzen. Ook het vertellen van het verhaal van Zeeland (beleefroutes, etc) is in deze fase zeer belangrijk.
<i>Vraag ChristenUnie: Wat betekenen conclusies over samenhang WMO en OV voor de mate waarin de gemeente ook de samenwerking aan willen gaan via de mobiliteitscentrale?</i>	Uit het onderzoek van APPM en Goudappel komt dat tussen de maximaal tussen de 3% en 15% van de WMO-reizigers (meer) gebruik zouden kunnen maken van het OV. Daarnaast is de conclusie dat het doelgroepenvervoer in Zeeland efficiënt is georganiseerd. Het beeld dat zich daaruit heeft gevormd is dat kostenbesparingen in het WMO-/ doelgroepenvervoer beperkt mogelijk zijn. Voor sommige gemeenten is dit een bevestiging van de goede manier waarop ze het momenteel hebben georganiseerd, andere gemeenten hadden de verwachting dat meer mogelijk zou zijn, ook vanuit het oogpunt van besparingen. Met daarnaast de trend dat door vergrijzing er sprake is van oplopende kosten en de wetenschap dat enkele gemeenten vanwege een bezuinigingsopgave nog taakstellingen in de begroting hebben opgenomen, is het niet reëel te verwachten dat budget voor doelgroepenvervoer dus breder te benutten zijn. De bureaus hebben geen berekening kunnen maken hoeveel voordeel er te behalen valt door het combineren van doelgroepenvervoer en fijnmazige mobiliteit. Uit de marktverkenning van Ecorys komt wel dat marktpartijen daarin de grootste kans voor gezamenlijke meerwaarde is. In de concept mobiliteitsstrategie is de insteek daarin meer verbindingen te creëren. In eerdere fases hebben betrokken wethouders dit onderschreven. Ingestoken wordt, met de intentie om te komen tot de mobiliteitscentrale, op een stevige samenwerking. De periode tot de definitieve mobiliteitsstrategie dient om bestuurlijk gesprek te voeren op basis van wensen en bedenkingen in o.a. colleges en Provinciale Staten over de concept Regionale Mobiliteitsstrategie. Daarin zal duidelijk worden hoe ver de gemeenten ook in de samenwerking willen gaan.

Toezeggingenlijst (commissie Strategische Opgaven) te behandelen in commissie SO d.d. 9 juli 2021

Commissie (Strategische Opgaven)

nr	COM	Bestuurder	datum vergadering	onderwerp	actie door	voortgang
9	SO	Pijpelink	26-6-2020	N.a.v. brief GS over actuele ontwikkeling opgave stikstof: • Ik ben zeer bereid om de mogelijkheden voor het brengen van een werkbezoek aan provincie Antwerpen en/of Oost-Vlaanderen rondom het thema stikstof de komende maanden te bezien. • Wij zullen de externe communicatie met de inwoners van Zeeland over het thema stikstof actiever oppakken.		De Agendacommissie is in 2020 geïnformeerd dat de Statengriffie in overleg met de portefeuillehouder GS de mogelijkheden voor het werkbezoek zal onderzoeken. Vanwege de coronamaatregelen is de planning van het bezoek aangehouden.
10	SO	Van der Maas	3-9-2020	N.a.v. brief FMB van 12 maart 2020 inzake decentralisatie regionale sprinterdiensten, OV-optimalisatie Zeeland en West-Brabant: Ik zal m.b.t. de Opgave Slimme Mobiliteit, publieke en particuliere vervoersverbindingen integraal benaderen.		
13	SO	Pijpelink	8-4-2021	Dhr. Bosch (PVV Bosch) over Brief regeling gerichte opkoop veehouderijen verzoeken GS om interbestuurlijke monitoring dat er niet in een andere provincie verder wordt gegaan nadat uitgekocht is in Zeeland. Gedeputeerde komt per brief terug op de wijze waarop gemonitord wordt dat ondernemers zich opnieuw gaan vestigen;		
14	SO	Pijpelink	8-4-2021	Dhr. Van Burg (SGP) over Brief regeling gerichte opkoop veehouderijen verzoeken GS aan te geven of de landelijke regeling verhindert dat er ook provinciale doelen mee gediend worden in plaats van alleen het landelijke doel, zodat landelijk geld efficiënt kan worden ingezet. Bijvoorbeeld andere manier van landbouw (in plaats van veeteelt)–zoals een productiebos in combinatie met ander bos. Gedeputeerde zegt toe aan de hand van een brief hier helderheid over te verschaffen (ook of er binnen de regeling wel ergens anders een opnieuw een bedrijf gestart kan worden).		

Toezeggingenlijst (commissie Strategische Opgaven) te behandelen in commissie SO d.d. 9 juli 2021

Commissie (Strategische Opgaven)

nr	COM	Bestuurder	datum vergadering	onderwerp	actie door	voortgang
15	SO	Pijpelink	8-4-2021	Dhr. Geluk (CDA) over Brief regeling gerichte opkoop veehouderijen verzoeken GS om aan te geven of er een volgorde is in de doelen voor de aangekochte gronden. Welk doel heeft de voorkeur en indien meerdere doelen, welke volgorde wordt daar in aangehouden. Gedeputeerde zegt toe daar op terug te komen als daar meer over bekend is en gedeputeerde weet welke bedrijven aanspraak maken op de regeling.		
16	SO	Van der Velde	9-4-2021	In de wensen en bedenkingen is geen ruimte voor wensen en bedenkingen ten aanzien van de RES. De RES is al eerder vastgesteld door Provinciale Staten. De voorzitter concludeert dat aan GS gevraagd wordt de staten per brief te informeren over de uitvoering van de twee moties over de RES, of er nog veranderingen zijn in de RES die leiden tot nieuwe inzichten ten behoeve van de omgevingsvisie, en wanneer er gelegenheid is om de RES zo mogelijk te herzien.		
17	SO	Van der Velde	9-4-2021	Dhr. Jacobusse (CU) heeft in het kader van het DSO bij de behandeling van het BIT rapport in de commissie SO van 22 januari 2021 GS verzocht te overwegen om overlap van wetgeving eerder (ambtelijk) te toetsen dan in de testfase. Verzoek aan gedeputeerde om een reactie te geven op deze suggestie van dhr. Jacobusse.		Brief GS van 26 mei 2021 over afdoening nr 17 toezeggingenlijst commissie strategische opgaven - 62542 Voorstel: In de commissie SO van 9 juli de toezegging afvoeren.

Toezeggingenlijst (commissie Strategische Opgaven) te behandelen in commissie SO d.d. 9 juli 2021

PS toezeggingen						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
7	SO	Pijpelink	20-9-2019	N.a.v. Statenvoorstel Notitie netwerksturing klimaatadaptatie: In februari of maart 2020 zal ik u een lijst sturen van de quick wins, voorzien van de financiële aspecten.		Op 13 maart 2020 is het statenvoorstel Richtingennotitie Klimaatadaptatie behandeld in PS en is brief PS met wensen en bedenkingen vastgesteld. Op 12 februari 2021 is een GS-informatiesessie over voorbereiding concept Opgavenvoorstel; concept Kas. Agendering statenvoorstel in cie SO 5-3-2021.
31	SO	Van der Maas	13-3-2020	N.a.v. brief wensen en bedenkingen SV notitie netwerksturing Slimme Mobiliteit: Ik zeg toe in het opgavenproces Slimme Mobiliteit; a) de inwoners van Zeeland bij de opgave te betrekken, en met name de vereniging minder validen zoals "Wij staan op", Stichting Werkgroep gehandicapten Walcheren en PCG Zeeland; b) aandacht te hebben voor het grensoverschrijdend vervoer, zowel richting Vlaanderen, als ook richting Brabant en Zuid-Holland; c) alles te doen wat mogelijk is om ontschotting van de financiële middelen te bewerkstelligen; d) en nader te omschrijven wat wordt bedoeld met de doelen en ambities.		
55	SO	De Bat	10-7-2020	N.a.v. SV RES 1.0: GS zullen in gesprek gaan met omliggende overheden, w.o. provincie Noord-Brabant en regio West-Brabant, over concentratielocaties RES en PS periodiek via reguliere verantwoording informeren over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen.		Deze actie is onlangs (februari 2021) door gedeputeerde De Bat uitgevoerd tijdens een bestuurlijk overleg over windpark Zeeland-Brabant. De gedeputeerde heeft aandacht gevraagd bij Brabant voor afstemming van projecten zoals Zeeland dat ook bij windpark Zeeland-Brabant heeft gedaan.
56	SO	De Bat	10-7-2020	N.a.v. SV Richtingennotitie Zichtbaar Zeeland: Ik zal het routebureau Zeeland vragen te kijken naar de mogelijkheden om de planning van de 'alternatieve wandelvierdaagse' in te passen op hun website.		

Toezeggingenlijst (commissie Strategische Opgaven) te behandelen in commissie SO d.d. 9 juli 2021

PS toezeggingen						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
81	SO	Pijpelink	13-11-2020	N.a.v. Statenvoorstel Begroting 2021 en Najaarsnota 2020: Ik zal u via de commissie Strategische Opgaven op de hoogte houden van de ontwikkelingen/stand van zaken m.b.t. stikstofdepositie in internationaal verband.		
87 A	SO	Van der Maas	18-12-2020	N.a.v. Brief PS van 18 december 2020 (concept) met wensen en bedenkingen t.a.v. richtingennotitie Slimme Mobiliteit - 20039091: ik zal de MAAS-app betrekken bij de uitwerking van het onderwerp Slimme Mobiliteit en u via de commissie Economie daarover pro-actief informeren.		
87 B	SO	Van der Maas	18-12-2020	N.a.v. Brief PS van 18 december 2020 (concept) met wensen en bedenkingen t.a.v. richtingennotitie Slimme Mobiliteit - 20039091: Ik zeg toe alle 11 wensen en bedenkingen als u die zo vaststelt, pro-actief op te zullen pakken en uit te zullen voeren.		
96	SO	Van de Velde	23-4-2021	N.a.v. Statenvoorstel achterbanraadpleging Zeeuwse Omgevingsvisie, Omgevingsverordening en MER: Ik bevestig nogmaals medio mei 2021 alle reacties uit de achterbanraadpleging aan Provinciale Staten te sturen en eind juni 2021 een overzicht van de wijze verwerking van alle reacties. Eind juni start dan de inspraak Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.		
100	SO	Pijpelink	23-4-2021	N.a.v. Brief (concept) aan GS met wensen en bedenkingen Concept Opgavenvoorstel: concept Klimaatadaptatiestrategie Zeeland (KaSZ) PS krijgen inzage in het uitvoeringsprogramma en de uitvoering van de klimaatadaptatiestrategie.		

Toezeggingenlijst (commissie Strategische Opgaven) te behandelen in commissie SO d.d. 9 juli 2021

PS toezeggingen						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
101	SO	Pijpelink	23-4-2021	n.a.v. Brief (concept) aan GS met wensen en bedenkingen Concept Opgavenvoorstel: concept Klimaatadaptatiestrategie Zeeland (KaSZ) Ik zal de gedachtegang achter het verzoek uit de motie over concretisering effecten intern meenemen bij de implementatie van de klimaatadaptatiestrategie.		

Moties						
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
6	SO	De Bat	15-11-2019	Verburg (CU, mede namens PvdD, GL, D66 en CDA) over accu wisselstations, scheepvaart. Het bevorderen van de overgang naar schonere voortstuwing in de scheepvaart zodat een bijdrage wordt geleverd aan zowel de energietransitie als het terugdringen van de stikstofuitstoot. Zeeland zou hier een bijzondere rol kunnen vervullen in het met elektrische stroom bevoorraden van schepen. Het opladen van accupakketten voor schepen zou een rol kunnen spelen in het opvangen van pieken in de beschikbaarheid van (groene) elektrische stroom.		Zie brief GS van 14 juli 2020. Voorstel cie SO 3-9-2020: motie afvoeren. De afdoeningsinformatie wordt te summier bevonden. GS wordt gevraagd om nadere afdoeningsinformatie o.v.v. het lid Kodde (CU). De motie blijft staan.
16	SO	Pijpelink	29-5-2020	Kool-Blokland (CDA, mede namens PvZ, SGP en 50PLUS) over stikstof waarin GS o.a. worden verzocht bij de Minister van LNV aan te dringen op het wegnemen van zorgen en onrust bij boeren die wachten op uitsluitsel over het legaliseren van activiteiten die onder het PAS legaal waren, zoals de meldingen en bemesten.		

Toezeggingenlijst (commissie Strategische Opgaven) te behandelen in commissie SO d.d. 9 juli 2021

				Moties		
nr	COM	Bestuurder	Datum vergadering	Onderwerp	Actie door	Voortgang
16	SO	Pijpelink	29-5-2020	Kool-Blokland (CDA, mede namens PvZ, SGP en 50PLUS) over stikstof waarin GS o.a. worden verzocht bij de Minister van LNV aan te dringen op het wegnemen van zorgen en onrust bij boeren die wachten op uitsluitsel over het legaliseren van activiteiten die onder het PAS legaal waren, zoals de meldingen en bemesten.		
39	SO	Pijpelink	13-11-2020	Jacobusse (CU, mede namens PvdA, GL en D66) over Natuurlijk investeren in landbouw verzoeken GS:Een proportioneel deel van de door Zeeland verkregen middelen voor natuurherstel in het kader van de stikstof-problematiek in te zetten om daarmee op vrijwillige basis één of meerdere pilots met natuurinclusieve landbouw in de genoemde bufferzones op te zetten.		

De voorzitter van Provinciale Staten
t.a.v. de statengriffier

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Brief beantwoording nr. 17 toezeggingenlijst commissie SO	61482		

Middelburg, 25 mei 2021

Geachte voorzitter,

In de vergadering van de Commissie Strategische Opgaven op 9 april. is door dhr. van der Velde gezegd dat we gaan kijken naar de suggestie van de dhr. Jacobusse om te kijken of overlapping in wetgeving in een eerder stadium dan de testfase onderzocht kan worden. Deze opmerking kwam voort uit de bespreking van het BIT-rapport tijdens de Commissievergadering van 22 januari.

Het BIT-rapport

De Minister heeft het Bureau ICT Toetsing (BIT) gevraagd een toets van het DSO uit te voeren in de periode februari – juni 2020. In de meegestuurde brief van 14 oktober 2020, staat onder andere een passage over de onzekerheid of het DSO-LV als geheel goed werkt.

'De manier waarop DSO-LV omgaat met complexe samengestelde vragenbomen voor vergunningsaanvragen. Voorkomen moet worden dat meermaals dezelfde vraag wordt gesteld aan gebruikers, ook wanneer regelgeving vanuit gemeente, waterschap of provincie overlapt.'

Samengestelde vragenbomen

Voor burgers en bedrijven heeft het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) straks de vorm van 1 digitaal loket: het Omgevingsloket. Hier kunnen initiatiefnemers zich oriënteren, checken of ze een vergunning moeten aanvragen of melding moeten doen, en ook hoe ze die moeten indienen.

Initiatiefnemers doorlopen hiervoor vragenbomen. Dit zijn begrijpelijke vertalingen van juridische regels. Door deze vragen te beantwoorden onderzoekt de initiatiefnemer of vergunningaanvraag nodig is voor hun plan. Elk bevoegd gezag maakt deze regels vanuit hun eigen juridische regels.

Het Rijk maakt deze regels voor gemeenten en waterschappen. Dit heet de 'bruidsschat'. Dit zijn de regels van het Rijk die onder de Omgevingswet verhuizen naar gemeenten en waterschappen. De provincies krijgen echter deze regels niet mee en zullen zelf aan de slag moeten met de vertaling van deze juridische regels naar vragenbomen.

Om de initiatiefnemer zo goed mogelijk van dienst te zijn en zo min mogelijk vragen te laten beantwoorden is interbestuurlijke samenwerking op dit punt noodzakelijk. Dit bepaalt namelijk het dienstverleningsniveau richting de initiatiefnemers. Hoe sneller deze zijn weg vindt in het loket hoe beter.

Testen en oefenen

Om te kunnen testen en oefenen is het noodzakelijk om nieuwe regelsoftware aan te schaffen en aan te sluiten op het DSO-LV. Daarnaast dienen medewerkers trainingen te krijgen om deze vragenbomen te leren maken dan wel trainingen om ze ook in de nieuwe software te kunnen inladen. Elk bevoegd gezag staat voor deze uitdaging.

Vanuit het Samenwerkings Platform Omgevingswet Zeeland (SPOZ) wordt er in Zeeland al een aantal jaar afstemming gezocht tussen de verschillende ketenpartners. Zo ook voor deze vragenbomen waarmee kennis en ervaring uitgewisseld worden, trainingen worden georganiseerd en daar waar al interbestuurlijk een pilot gedraaid kan worden, wordt dit al kleinschalig gedaan.

Een werkgroep onder het SPOZ heeft afgelopen maanden een interbestuurlijke vragenboom gebouwd aan de hand van een fictieve casus. Alle vragen zijn per bevoegd gezag opgesteld, met elkaar vergeleken op taalgebruik en gebruik van termen. Daarnaast is gezocht naar de juiste opbouw van de vragenlijst om er voor te zorgen dat de initiatiefnemer de meest bepalende vragen eerst moet beantwoorden. In april / mei van dit jaar loopt er een training toepasbare regels bij het SPOZ waaraan ongeveer 40 ambtenaren van verschillende bevoegde gezagen deelnemen. Hier doen we met elkaar kennis op over toepasbare regels en hoe we die moeten maken.

Begin april is de bruidsschat voor de gemeenten geladen in het digitaal stelsel. Gemeenten kunnen vanaf dat moment voor de meest gangbare activiteiten de sets van vragen die in de bruidsschat zitten bekijken. Zij kunnen deze waar nodig aanpassen aan lokale regelgeving.

De suggestie van dhr. Jacobusse betreft het vooraf naast elkaar leggen van de juridische regels en/of vragenbomen van de verschillende bevoegd gezagen. Aangezien de gemeenten pas sinds een paar weken de regels in de bruidsschat hebben en de beperkte tijd die er is voor inwerkingtreding van de wet, kiezen we er voor niet op voorhand alle regelgeving van 13 gemeenten, waterschap, rijk en provincie op papier met elkaar te vergelijken. Dat betekent niet dat we niet hard aan de slag zijn met de toepasbare regels en het afstemmen van vragenbomen en regelgeving. We zijn ons er van bewust dat een goede afstemming van vragen en regels leidt tot een betere dienstverlening naar burgers en ondernemers.

De gemeenten en het waterschap bekijken op dit moment hun vragenbomen in de bruidsschat. De definitieve bruidsschat wordt vanaf juli verwacht. De provincie stelt een regelanalist aan die enerzijds de eigen regelgeving vertaalt naar toepasbare regels. Anderzijds gaat deze regelanalist in gesprek met de andere overheden om te kijken waar vragenbomen op elkaar afgestemd moeten worden en wat daar voor nodig is. We starten daarbij bij de meest voorkomende activiteiten. We denken hiermee onze taakstelling op het gebied van toepasbare regels en de afstemming met de andere overheden voldoende te hebben geborgd en daarmee ook invulling te hebben gegeven van de suggestie van dhr. Jacobusse. Er volgen de komende tijd veel ontwikkelingen rondom de Omgevingswet en het DSO. We zullen u daar regelmatig over blijven informeren.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Besluitenlijst (concept) Commissie Strategische Opgaven

Datum	28-05-2021
Tijd	13:30 - 17:00
Locatie	Digitaal: via Teams
Voorzitter	G.W.A. Temmink
Link naar webcast	
Aanwezig	De leden C.L.M. van den Berge (SGP), K. van den Broeke (CDA), R.L. Brunke (ProZeeland), D. de Clerck (VVD), J.A.M. van Hertum (PvdA), E.A.A. van Hoecke (PvZ), C. Jacobusse (CU), T.A.O. Janssens (PvdD), A. Kodde (CU), G.L.C. Lernout (50PLUS), J.R. Oudeman (CDA), M.J.A. Reinders-Stijnman (VVD), J.J. Rijkse (SP), J.A. Rottier (SGP), C.J. van der Vliet-Hart (PvdA), A.G.M. Veraart (D66), M.J.A.W. Walraven-Janssen (GL), W. Willemse (50PLUS).
Tevens aanwezig	Gedeputeerden J. de Bat, A.J. van der Maas, B.L.L. van der Velde en commissiegriffier G. Cunnen
Afwezig	De leden V.L. Bosch (PVV-Bosch), M. Bos (FVD), P. van Dijk (PVV-Van Dijk), H. Ghijsen (SP), R. Koevoets (ProZeeland), F.C. Walravens (FVD), M.A. van 't Westeinde (CDA), W. Versluijs (D66).

1 Opening en mededelingen

De vergadering wordt geopend door de voorzitter om 13.30 uur.

Mededelingen

- De heer F.C. Walravens heeft zich afgemeld;
- De heer M. Bos heeft zich afgemeld;

2 Vaststellen agenda

Afdoeningsvoorstel: vaststellen

Conclusie: de agenda wordt conform vastgesteld

3 Informatie uitwisseling

Afdoeningsvoorstel: Behandelen (informereren)

3.1 Mededelingen van de gedeputeerden

Gedeputeerde Van der Velde:

- Deelt mee dat bekeken wordt wat betekenis is voor de Zeeuwse situatie van uitstel van het van kracht worden van de Omgevingswet (per 1 juli 2022)
- De Omgevingsvisie loopt in ieder geval volgens hetzelfde proces als gepland, over de betekenis van het uitstel voor de Omgevingsverordening worden de Statenleden op een later moment bijgepraat.

3.2 Vragen over het nieuws van de dag

Er zijn geen vragen gesteld.

3.3 Vragen over onderwerpen die niet op de agenda staan

Er zijn geen vragen gesteld.

4 Gelegenheid om in te spreken

Er is geen gebruik gemaakt van de gelegenheid om in te spreken.

5 Statenvoorstel over Rapportage Rekenkamer onderzoek Stads- en Streekvervoer over de weg - 43861

Afdoeningsvoorstel: Behandelen (controleren)

Conclusie: Het statenvoorstel is voldoende onderbouwd voor behandeling in Provinciale Staten van 10/11 juni 2021 en kan geagendeerd worden als bespreekstuk, met dien verstande dat PvdA zich nog beraadt op instemming met agendering als hamerstuk.

Correctie vindt plaats van de redactiefout in de laatste regel van het dictum.

Noot commissiegriffier: in het Presidium van 31 mei 2021 heeft PvdA aangegeven zich te hebben beraden op de behandeling van het Statenvoorstel en zich alsnog te kunnen vinden in agendering als hamerstuk, waarmee

6 Statenvoorstel Marketing Strategie Zeeland - 55743

Afdoeningsvoorstel: Behandelen (kaderstellen)

Conclusie: Het statenvoorstel is voldoende onderbouw voor behandeling in Provinciale Staten van 10/11 juni 2021 en kan geagendeerd worden als bespreekstuk.

7 Toezeggingenlijst

Afdoeningsvoorstel: Behandelen en instemmen met het advies:

- Commissietoezegging nr. 8 als afgedaan beschouwen

Conclusie: Gedeputeerde de Bat geeft een toelichting op de stand van zaken met betrekking tot het spoelregime naar aanleiding van de schriftelijke vragen van CU (commissietoezegging nr. 8). De commissie stemt in met het advies.

7.1 Brief GS van 2 februari 2021 over toezeggingen en moties Commissies SO en Ruimte - 20594

Afdoeningsvoorstel: betrekken bij de behandeling van de toezeggingenlijst

8 Besluitenlijst (concept) Commissie Strategische Opgaven 8 en 9 april 2021

De ontvangen opmerking (onterecht vermelden commissielid als aanwezig) is verwerkt in de besluitenlijst.

Conclusie: de besluitenlijst wordt vastgesteld.

- 9 **Volgende vergadering: 9 juli 2021**
- 10 **Sluiting op 28 mei om 17:05 uur**
- 100 **Stukken ter kennisneming**
- 101 **Brief GS van 20 april 2021 over planning strategische opgave slimme mobiliteit – 55741**
Conclusie: commissie heeft kennisgenomen van de brief
- 102 **E-mail Biohuis (origineel) van 6 mei 2021 met brief en quick scan stikstofproblematief en biologische veehouderij**
Conclusie: commissie heeft kennisgenomen van de brief
- 103 **Brief Reizigersvereniging Rover vn 17 mei 2021 met Zienswijze Transitieplan Openbaar vervoer – 60527**
Conclusie: commissie verzoekt om de brief mee te nemen bij de eerstvolgende bespreking van de strategische opgave Slimme Mobiliteit.

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de Voorzitter

Onderwerp
Verslagen BC Stikstof

Zaaknummer

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 25 mei 2021

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de verslagen van de BC Stikstof van de vergaderingen in de periode februari 2020 tot en met het meest recente.

Hoewel het niet gebruikelijk is dat GS de verslagen van de BC Stikstof aan u toestuurt, doen wij dat nu wel. Dit omdat het NRC gevraagd heeft bij het IPO om inzage in de verslagen van de BC Stikstof. Deze zijn op 21 mei aan het NRC verstrekt. In overleg tussen de Interprovinciale Programma organisatie Stikstof, en de BC Stikstof is besloten dat het aan de afzonderlijke provincies zelf is om te bepalen hoe, wanneer en op welke wijze Provinciale Staten hierover geïnformeerd worden. Omdat wij van mening zijn dat het niet de bedoeling kan zijn dat de pers meer bestuurlijke informatie heeft dan Provinciale Staten, ontvangt u de verslagen ook in dezelfde vorm als dat het NRC ze ontvangen heeft. Het is goed mogelijk dat andere provincies hun Staten op andere wijzen hierover informeren.

Het IPO valt niet onder de WOB, maar deze vraag om informatie is wel naar de geest van de WOB afgehandeld. Daarom zijn in diverse verslagen zinnen weggelakt. In deze passages is sprake van persoonlijke beleidsopvattingen of worden ambtenaren genoemd.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen:

1. Verslagen BC stikstof

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

op 20 februari 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd 20 februari 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie Provinciehuis Utrecht (zaal: Drakesteijn)
Deelnemers F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep)
A. Smit (secretaris)
G. H. Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Utr), J. Baljeu (ZH),
A. Pijpelink (Ze), H. Grashoff (Nb), H. Mackus (Li),
[redacted] (IPS), [redacted] (IPS), [redacted] (BIJ12), [redacted] (verslag), [redacted]
(IPO), [redacted] (IPO)
(tevens aanwezig bij agendapunt 4) [redacted] (RIVM), [redacted] (RIVM)

Afwezig: E. Rommel (NH), T. Bovens (voorzitter; kerngroep), A. Heidema (cdK, kernteam)
[redacted] (IPO), H. Staghoutwer (Gr), K. Fokkinga (Fr)

1. Opening

De voorzitter opent het overleg en heet allen van harte welkom, speciaal worden de genodigden van het RIVM mw. [redacted] en dhr. [redacted] en dhr. [redacted] (IPO) welkom geheten.

In verband met de voorjaarsvakantie in het noorden van Nederland is een aantal deelnemers afwezig.

2. Vaststellen agenda, mededelingen en ontvangen uitnodigingen

Vaststellen agenda:

Agendapunt 4 presentatie, wordt als eerste behandeld. Aansluitend wordt de agenda vanaf punt 1 gevolgd.

Mededelingen:

Er zijn geen mededelingen.

Ontvangen uitnodigingen:

Er zijn geen uitnodigingen.

2.1 Voortgang programmaorganisatie Stikstof incl. samenwerkingsafspraken met DGS

[redacted] geeft een update:

- Voortgang: De organisatie is minder ver dan gehoopt, wel worden stappen gezet. Met de DGS zijn goede afspraken gemaakt. Een urgente capaciteit-uitvraag voor elf plekken (waarvan meer dan de helft minder dan een halve fte) is via de AC uitgezet. N.a.v. deze uitvraag lijkt voor ongeveer de helft van de urgente plekken een oplossing beschikbaar. De overige plekken worden op korte termijn ingehuurd. Er zal een begrotingsvoorstel worden voorgelegd (via AC en BC) aan IPO Bestuur, dit wordt in het IPO Bestuur van 5 maart aangekondigd, via de AC moet dit ook z z'n beslag krijgen in P-nota's van provincies. Suggestie van de voorzitter is om de provinciale en gezamenlijke stikstofclaims in de provincie samen te voegen.
- Vergadercyclus BO: Het BO wordt iedere maand einde van de maand georganiseerd. Met andere organisaties (zoals VNG en Unie van Waterschappen) worden afspraken gemaakt om 1x per twee maanden bij dit BO aan te sluiten.

2.2 Stand van zaken uitvraag vergunningverlening

De uitvraag loopt nog, dit wordt in een volgend overleg geagendeerd.

2.3 20/2 14:00 uur Nieuwspoort – persconferentie Mesdagfonds

Dhr. Mackus geeft een korte terugkoppeling naar aanleiding van de persconferentie. De woordvoerderslijst is afgesproken en gedeeld. Het RIVM geeft aan eerst procedureel en later inhoudelijk en vooral feitelijk te reageren op het onderzoek.

2.4 Overzicht ph-verdeling

Vorige week is in de BC de ph-verdeling vastgesteld. Vaststelling heeft in het AC nog niet plaatsgevonden omdat deelnemers vakantie hebben.

Van de gedeputeerden wordt verwacht dat zij voor hun portefeuille een klankbordfunctie vervullen en dat zij betrokken zijn/worden bij de voorbereiding van stukken voor de aangewezen portefeuille. Benadrukt wordt dat dit niet betekent dat deze gedeputeerde ook de woordvoerder is voor de portefeuille. Dit systeem gaat vanaf nu in werking en zal dus worden gebruikt voor de voorbereiding van de vergadering van 5 maart.

2.5 Agenda BC 27/2

Besloten wordt dit overleg te laten vervallen vanwege de vakantieperiode; er zijn ook geen inhoudelijke punten geagendeerd. De voorzitter is afwezig in deze week. Voor prangende zaken zal hij dhr. Staghouver vragen eerste aanspreekpunt te zijn en zo nodig een call te organiseren.

- De BC verzoekt om het BC van 5 maart in Den Haag te organiseren. Aldus wordt besloten.

3. Conceptverslag en acties 13 februari 2020

Tekstueel:

Er zijn geen tekstuele aanpassingen.

N.a.v.:

[REDACTED]

Het verslag wordt met deze verduidelijking vastgesteld.

- De aanwezigen verzoeken om bij de stukken voor de GS-en van 10 maart aanstaande duidelijk te maken wat de status van de voorliggende stukken is: besluitvormend/informerend/opiniërend en duidelijk aan te geven wat de routing na besluitvorming is.

4. Presentatie RIVM

(Bij dit agendapunt zijn dhr. [REDACTED] en mw [REDACTED] van het RIVM aanwezig).

De heer [REDACTED] geeft een presentatie over Stikstof. Deze morgen is deze presentatie in het AC gegeven, hier werd positief op gereageerd; er is veel behoefte aan dit soort informatie. De presentatie wordt bij het verslag gevoegd. Naar aanleiding van de presentatie wordt een aantal vragen gesteld:

- Een aparte boekhouding voor ammoniak en stikstofoxide lijkt niet wenselijk. Eén van de argumenten: De Kritische Depositie Waarde is in Stikstof uitgedrukt en maakt geen onderscheid in de twee componenten ammoniak en stikstofoxide. Een

dergelijk onderscheid vergt een ingewikkelde boekhouding. Het is technisch wel mogelijk en is dus een beleidsmatige beslissing.

- **Herkomst depositie:** Het Mesdagfonds heeft in haar berekeningen alle natuurgebieden (incl grote wateren) meegenomen. RIVM rekent alleen met de stikstofgevoelige Natura 2000; die hebben namelijk te lijden onder stikstof. Hierdoor is het grote verschil tav aandeel landbouw bij Mesdagfonds te verklaren.
- Er zijn veel vragen over de beschikbaarheid voor data in het kader van de gebiedsaanpak. Dhr. [REDACTED] (IPO/BIJ12) meldt dat er gisteren en deze middag sessies met provincies zijn geweest (living lab), waar is gekeken naar deze informatievraag en hoe hier antwoord op te geven. Veel materiaal is beschikbaar bij het RIVM en kan meteen gebruikt worden.

5. Besluiten

- **Verleasen:** De notitie wordt nav het BO aangepast en opnieuw geagendeerd voor de AC van 5 en de BC van 12 maart. Hierin wordt opgenomen: een paragraaf over evaluatie en over handhaving, verder wordt ingegaan op (de tijdelijkheid van) van projecten en de al dan niet tijdelijkheid van de regeling zelf wordt besproken.
- **Brief SSRS:** De inhoud van de brief wordt vrijdag nogmaals gedeeld. Verzoek is om voor donderdag 27 februari na te gaan of de brief namens de GS-en uit kan gaan. De inhoud is eerder gedeeld, het is aan betreffende gedeputeerde om na te gaan of/hoe mandaat wordt gehaald.
- Er komt een communicatievoorstel m.b.t. de SSRS. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Volgende week worden de analyses m.b.t. beschikbare ruimte afgerond (mits gegevens ontvangen van provincies) en wordt het werkproces/handreiking voor de vergunningverlening opgesteld. Op basis hiervan (en op basis van de definitieve passende beoordeling) kan een oordeel worden geveld over de uitvoerbaarheid. M.b.t. de criteria/prioriteiten is al eerder input gegeven aan de programmadirectie, de ministeriele regeling is zo goed al afgerond en zal niet meer wijzigen.

6. Bespreken

6.1 Presentatie gebiedsgerichte aanpak

(Door dhr. [REDACTED])

De tijd om de hele presentatie te laten zien ontbreekt, dhr. Hoevenaars beperkt zich tot een tweetal sheets over de laatste stand van zaken.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED] Ter voorbereiding van verdere bespreking verzoekt de voorzitter een notitie te maken.

De aanwezigen dringen tot slot aan op een praktische aanpak; het uitwerken van instrumentarium heeft hoge prioriteit.

6.2 Terugblik BO 19 februari en vervolgacties

- In de voorbereiding van het BO is getelefoneerd met de VNG en de Unie van Waterschappen. Dit was een nuttig; belangrijk is om elkaar niet te verrassen.
- De woordvoerdersverdeling liep prima, maar kan nog verbeterd worden door dit minder last-minute te organiseren, zodat iedereen zich kan voorbereiden.
- Via dhr. Slangen kwam de opmerking dat er al een tijdje overleg is over een brief over natuur. Dit was niet het geval. Deze brief was pas maandagmiddag ambtelijk gedeeld.
- Via de BAC VP, dienen natuurherstel en natuurbank bij de BC op tafel te komen.
- De Minister heeft voor handhaving de uitnodiging gedaan om e.e.a. op een rijtje te zetten. Deze vraag is in de themagroep VTH uitgezet en wordt t.z.t. geagendeerd via de AC.

7. Ter informatie

7.1 Brief MOB als reactie op kamerbrief 7 februari 2020

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2 Communicatie

De Rabobank heeft via LNV een uitnodiging gedaan voor een bijeenkomst over een op te zetten publiek-privaat fonds gericht het stimuleren van gebiedsprocessen. Er is een ambtelijke vertegenwoordiging aanwezig. [REDACTED]

8. Rondvraag en Sluiting

- Dhr. Drenth geeft een toelichting op het verzenden van een lobby-brief aan minister en kamer. [REDACTED]
- Graag volgend overleg lobby agenderen.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit het overleg om 18:40 uur.

*_*_*_*_*_*

op 5 maart 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd 5 maart 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie Provinciehuis Zuid-Holland (zaal D1.44)
Deelnemers F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep)
A. Smit (secretaris)
H. Staghouver (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), H. Bruins Slot (Utr), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), H. Grashoff (Nb), A. Pijpelink (Ze), H. Mackus (Li), H. Meijdam (IPO)
B. Parmet (Ov), [REDACTED] (IPO), [REDACTED] (verslag), [REDACTED] (IPO), [REDACTED] (IPO),

Afwezig: P. Drenth (Ge), H. Hofstra (FI), T. Bovens (voorzitter; kerngroep), A. Heidema (cdK, kernteam) J. van der Endt (BIJ12),

1. Opening

De voorzitter opent het overleg en heet allen van harte welkom.
Gedeputeerde Rommel geeft aan de vergadering eerder te moeten verlaten.

2. Vaststellen agenda, mededelingen en ontvangen uitnodigingen

Vaststellen agenda:

Op de agenda is bij punt 5.2 de lobbyagenda genoteerd. De BC besluit dit agendapunt eerst in de AC te laten bespreken, daarna volgt agendering in de BC.
De agenda wordt verder volgens, in overeenstemming met het concept vastgesteld.

Mededelingen:

- Rapportage Commissie Hordijk; is zojuist gepresenteerd in Nieuwspoort. De woordvoeringslijn wordt z.s.m. gedeeld. Wanneer er aanleiding toe is, wordt de rapportage in het volgende overleg besproken.
- Het formele rapport over de drempelwaarde is gisteren gereedgekomen. Agendering (inclusief vervolg Kabinet) in BC 12 maart.
- Voorgesteld wordt om op 12 maart de DGS uit te nodigen een presentatie te verzorgen over hun voorbereidingen voor de voorjaarsnota (betreft: de streefwaarde stikstof, te nemen bronmaatregelen en bijbehorende financiën). mLNV wil de definitieve voorjaarsnota agenderen voor het BO van 26 maart aanstaande. Het is goed om alvast geïnformeerd te zijn. De BC gaat akkoord met dit voorstel.

Ontvangen uitnodigingen:

- Woensdag 4 maart vond een landelijke regietafel plaats; hier is geen terugkoppeling over ontvangen.
- Dhr. Grashoff licht kort de ontwikkeling van de stikstofdataviewer toe. Een presentatie van e.e.a. wordt voorbereid voor de AC. Wanneer de agenda het toelaat wordt in een volgende BC een korte presentatie gegeven.

2.1 Portefeuilleverdeling BC Stikstof

De portefeuilleverdeling is vandaag geaccordeerd in de BC. De verdeling wordt gedeeld met de BC.

3 Conceptverslag en acties 20 februari 2020

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

4 Besluiten

4.1 Stikstofregistratiesysteem

Voorzitter: De regeling leek deze week door de Minister te worden vastgesteld. Deze planning bleek niet haalbaar, vaststelling gebeurt op een later moment en komt steeds dichterbij de provinciale planning.

De passende beoordeling is nog niet gereed. Een nieuw concept wordt volgende week woensdag ambtelijk besproken.

Woordvoeringslijn:

Opmerkingen:

- Projecten zonder stikstofeffect kunnen nu al plaatsvinden; dus anders formuleren.
- Waar mogelijk worden vergunningen al verleend. Daar waar ruimte is, is er al met vergunningverlening begonnen.
- Niet iedere provincie heeft te maken met dezelfde issues, in de woordvoeringslijn hier ruimte voor laten; is aan elke provincie om gezamenlijke lijn naar eigen behoefte in te kleuren en aan te vullen.
- Verwachtingsmanagement in persbericht meenemen: "Niet alles kan"
- Verlaging van de maximum snelheid levert ruimte in stikstofdepositie op. Graag meer duiding geven hoe dit zich verdeelt over het land.
- "De overige 30% wordt gereserveerd voor de natuur". Zin is onbegrijpelijk, concreter maken.

Dhr. Moor: Graag alle provincies lang deze lijn communiceren, op het moment dat de Minister besluit e.e.a. open te stellen. Dit is meer een handreiking om te kunnen gebruiken. Iedere provincie kan dit naar eigen inzicht gebruiken.

De woordvoeringslijn wordt aangepast. De BC besluit de voorliggende woordvoeringslijn, inclusief de hierboven genoemde opmerkingen te gebruiken.

De voorzitter peilt bij de BC leden de verwachting tijdens de oriënterende bespreking in de GS-en.

- [REDACTED]
- Gebiedsmodule: Het is geen issue dat deze er moet zijn, wel is de vraag hoe. Hierin moeten belangrijke keuzes worden gemaakt. Dit wordt uiteindelijk de regietool. De aanwezigen geven aan dit in eerste instantie simpel te houden en later uit te breiden. Het voorstel voor de opdracht gebiedsmodule komt via AC naar de BC. Voorbereidend wordt e.e.a. uiterlijk 19 maart in de BC besproken. Bespreking in het BO is gepland op 26 maart.
- [REDACTED]

[REDACTED]

De portefeuillehouders Rommel en Staghouwer worden betrokken in de voorbereidingen.

Vervolg proces:

Stukken worden aangepast en vrijdag 6 maart gedeeld. Graag scherpste in de besluitvormingsteksten. De BC besluit de voorgestelde woordvoeringslijn te gebruiken en de procesgang richting de GS-en te volgen.

-10 maart 2020: Een eerste oriënterende bespreking in GS-en.

-17 maart 2020: Besluitvorming in GS-en.

5 Bespreken

5.1 Conceptagenda BO 26 maart 2020

Het overleg is op de 26^e gepland, waardoor dit een koppeling met de BC oplevert.

Opmerkingen na.v. stenogram:

- Er wordt nu gewerkt aan de regeling gerichte opkoop. De Minister gaat ook aan de slag met een generieke regeling (de contouren zijn nog niet bekend). De BC wil graag van de Minister weten hoe dit wordt gedaan. Dit wordt allereerst ambtelijk uitgevraagd en geagendeerd voor het BO.
- Tevens naar aanleiding van dit stenogram: nagaan wat de plannen van LNV zijn met de inzet van gecertificeerde bedrijfscoaches.

Overige opmerkingen:

- Extra kosten Provincies. In het vorige overleg nodigde de Minister uit om hier inzicht in te geven. Op dit moment heeft dit niet de prioriteit. BC geeft aan dat een ieder dit zelf kan uitzoeken en doorgeven aan IPO. Gaat dan om bijzondere, extra kosten agv stikstof.
- Hoe wordt de voorbereiding van de overleggen met VNG en de Unie van Waterschappen opgepakt? Komt terug nav afspraken met DGS.

5.2 Lobbyagenda

Wordt later besproken, zie verder verslaglegging onder punt 5.1

6 Ter informatie

6.1 Communicatie

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.2 Overzicht stand van zaken vergunningverlening

Wordt voor kennisgeving aangenomen en geagendeerd voor het BO, verzocht wordt om een maandelijkse update van deze lijst.

6.3 Conceptverslag BO 19 februari 2020

Graag de tekst nog goed nalopen, is het punt van de provincies over de tijdelijkheid van het verleen voldoende geland?

6.4 Gerichte opkoop veehouderij

Wordt nu niet inhoudelijk besproken, BC benadrukt wel dat het van belang is snel tot besluitvorming te komen. Voorzitter geeft in algemene zin aan dat er behoefte is om te komen tot besluiten. Niet alles kan in 1 keer worden opgelost, soms zal er een knip moeten worden gemaakt in korte en lange termijn. In ieder geval belangrijk om voortgang te boeken. Dit wordt beaamd door de BC. [REDACTED]

[REDACTED]

6.5 Kamerbrief 20 februari verzoek overzicht middelen voor de landbouw

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.6 [REDACTED]

7. Rondvraag en Sluiting

Overijssel maakt melding van 2 ongelukken met emissiearme vloeren. Dit punt zal bij LNV worden aangekaart.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit het overleg.

--*-*-*

op 12 maart 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd 12 maart 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie Provinciehuis Utrecht (zaal: Drakesteyn)
Deelnemers F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep)
A. Smit (secretaris)
H. Staghouver (Gr), K. Fokkinga (Fr), J.N. Kuipers (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), J. Markink (Ge), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), H. Bruins Slot (Utr), H. Hofstra (FI), A. Pijpelink (Ze), H. Grashoff (Nb)
[redacted] IPS), [redacted] IPS), [redacted] (verslag), [redacted] (IPO), [redacted] (IPO)
- (Tevens aanwezig bij agendapunt 2.1 [redacted] (DGS))

Afwezig: T. Bovens (voorzitter; kerngroep), A. Heidema (cdK, kernteam) [redacted] (IPO),
H. Mackus (Li), [redacted] (BIJ12)

1. Opening

De voorzitter opent het overleg. Afmeldingen zijn ontvangen van dhr. Heidema, dhr. Mackus (inbreng via dhr. Grashoff). Dhr. Drenth wordt vervangen door dhr. Markink. Dhr. Jumelet wordt vervangen door dhr. Kuipers.

2. Presentatie DGS m.b.t. de Voorjaarsnota

De voorzitter heet [redacted] van DGS van harte welkom.

2.1 Deel I toelichting DGS door [redacted]

[redacted] geeft een doorkijk over de inhoud van het pakket met maatregelen waar het Kabinet mee bezig is in het kader van de structurele aanpak. De inhoud is nog in bewerking en vertrouwelijk. Op 26 maart staat dit op de agenda van het BO, op 27 maart komt dit in de ministerraad, in april komt dit aan de orde in een Kamerbrief.

De voorzitter vraagt hoe dit punt geagendeerd wordt voor het BO; het heeft de voorkeur over een kort memo te beschikken. [redacted] zal dit bespreken.

Mw. Pieterman wordt bedankt voor deze doorkijk en verlaat de vergadering.

2.2 Deel II bespreken zorg en aandachtspunten t.b.v. memo BC 19 maart

Voorzitter: In het AC van deze morgen is dezelfde presentatie met [redacted] besproken.

Aandachtspunten die BC meegeeft voor vervolgesprek:

- [redacted]

Proces:

Voor de BC van 19 februari wordt een memo voorbereid. Besloten wordt om 19 maart aanstaande, gezamenlijk met de BAC VP, een half uur in de agenda te reserveren voor overleg over dit memo.

3. Vaststellen agenda, mededelingen, ontvangen uitnodigingen

Vaststellen agenda:

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Mededelingen:

- [REDACTED] is vandaag voor een eerste keer aanwezig en vervult de rol van Programmasecretaris. Een korte introductie volgt. [REDACTED] wordt van harte welkom geheten.
- Planning Bestuurlijke Overleggen Stikstof
- Aandacht wordt gevraagd voor het Bestuurlijk Overleg op 16 juli. Dit valt in de zomervakantie van Noord-Nederland. Verzoek is deze afspraak te wijzigen.
- Nationale data Flora en Fauna: deze middag heeft een gesprek plaatsgevonden met [REDACTED]/mw. Rommel en dhr. Hofstra. Een goede meewerkende houding werd geproefd.
- In NH heeft een uitspraak plaatsgevonden over Pallas. Informatie over deze uitspraak wordt door NH gedeeld.
- In OV heeft een zitting voorlopige voorziening Beweiden/Bemesten plaatsgevonden. Informatie is ontvangen dat MOB e.e.a. recent heeft ingetrokken. Opgemerkt wordt dat er ernstige bedreigingen vanuit de agrarische hoek zijn geuit richting MOB.

-Ontvangen uitnodigingen:

3.1 Vervolgoverleg MP-MLNV-IPO-Landbouwcollectief op 1 april 2020

Besloten wordt tot vertegenwoordiging door dezelfde personen die bij het vorige overleg aanwezig waren (dhr. Drenth en dhr. Staghouwer).

3.2 Binnenlands Bestuur 11 maart m.b.t. kritiek Toezicht op veehouderij

Er komt een gezamenlijke woordvoeringslijn.

Commissie Remkes over lange termijnperspectief

Op voorspraak van dhr. Van Dijk zijn enkele BAC-voorzitters uitgenodigd voor gesprekken met de Cie. Remkes. Benadrukt wordt dat de BC zelf zijn afvaardiging wil bepalen; dit wordt opgenomen meyt Lysias (secretariaat cie Remkes). Voorstel voor afvaardiging van Graper (bouw/mobiliteit) en Drenth (natuur) is op zich prima; verzoek om daar BC-ph-ers aan te koppelen zodat er een vertegenwoordiging van 2 leden is per thema. Ph-ers zijn Baljeu en Grashoff.

Informeel diner met Minister

Een definitieve datum is afgesproken (dinsdag 21 april 2020). Vergaderverzoek volgt.

4. Conceptverslag en acties BC Stikstof 5 maart 2020

Tekstueel:

Toevoegen Pagina 3 punt 5.1. Extra kosten provincies. Dit gaat alleen over kosten voor toezicht en handhaving.

Het verslag wordt met genoemde toevoeging vastgesteld.

5. Besluiten

5.1 Besluit definitief advies Stikstofregistratiesysteem

Tijdens de bespreking van dit agendapunt wordt duidelijk dat de Minister heeft besloten de regeling maandag te publiceren in de Staatscourant en de regeling dinsdag in werking te doen treden.

[REDACTED]

N.a.v. de discussie binnen de BC:

De Provincies zijn bereid vergunningen te verlenen. [REDACTED]

[REDACTED] De voorzitter zal in samenspraak met dhr. Bovens de minister bellen en verzoeken tot uitstel. En aangeven dat provincies vergunningen kunnen verlenen zodra er een passende beoordeling/ecologische onderbouwing is. [REDACTED]

[REDACTED] Aan GS-en 17/3 wordt besluit voorgelegd, onder voorbehoud van de ecologische onderbouwing en afspraken over de 3 gebieden (daar is ook financiering door het rijk aan de orde).

Het kernteam heeft mandaat om eea ook in een korte brief aan de minister te markeren.

Communicatielijijn:

In de Statenbrief en in de persberichten wordt op bovenstaande aangepast. Provincies kunnen hier hun teksten aan toevoegen.

5.2 Besluit definitief advies werkwijze omgaan met handhavingsverzoeken

De BC besluit conform de beslisnotitie op basis van de Landelijke Handhavingsstrategie (LHS): bedrijven met een brief of gesprek te waarschuwen dat zij binnen een gegeven termijn een vergunning moeten aanvragen (eerste actie op basis van de interventiematrix uit de LHS) en escaleren volgens de LHS als deze aanvraag uitblijft.

Technische vraag: hoe wordt omgegaan met vergunningen die zijn aangevraagd maar nog niet verleend? Wordt schriftelijk afgedaan.

5.3 Besluit definitief advies opdrachtverlening BIJ12 m.b.t. oprichting informatiepunt

Drenthe verzoekt te bewaken dat het IPO de opdrachtgever richting BIJ12 is. BC is akkoord met het voorliggende voorstel.

6. Bespreken

6.1 Notitie extern salderen

De in de notitie genoemde beslispunten worden besproken. BC is op hoofdlijnen akkoord met de volgende opmerkingen:

De BC constateert dat er weinig juridische middelen beschikbaar zijn. Er is een groot belang om extern salderen open te stellen als de opkoopregeling beschikbaar is; dit proces verloopt tot nu toe echter niet voortvarend.

Verzoek om aandacht te besteden aan de communicatie, ook in relatie tot verlezen en mogelijk andere thema's. Dit wordt opgepakt, ook in samenwerking met LNV.

Verzoek om deze notitie voor te leggen aan de landsadvocaat, als ultieme toets.

Overijssel en Brabant benadrukken dat in werking treding niet veel later moet worden dan 1 mei 2020.

6.2 Notitie gerichte opkoop

Morgen vindt een ambtelijk overleg plaats op directeurenniveau. De inzet voor dit gesprek wordt besproken:

- [Redacted text block]

Het kernteam zal (afhankelijk van de voortgang die vrijdag wordt geboekt) maandag een voorstel doen voor een bestuurlijke onderhandelingsdelegatie. Er wordt geconstateerd dat deze notitie niet gereed zal zijn voor besluitvorming in het BO Van 26/3.

7. Ter informatie

De punten ter informatie worden voor kennisgeving aangenomen.

7.1 t/m 7.3 Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aanvullend aan de portefeuilleverdeling worden contactgegevens toegevoegd.

8. Rondvraag en Sluiting

- Deze middag vond een VAO Stikstof in de Kamer plaats; minister heeft daar uitspraken gedaan over die vragen oproepen. Aan de lobbyisten wordt verzocht dit na te gaan.
- In Zeeland is de strategische aanpak Stikstof gepresenteerd. Ter informatie wordt een flyer uitgedeeld.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit het overleg om 18:35 uur.

*_*_*_*_*_*_*

op 19 maart 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	19 maart 2020, 16.30-18.00 uur
Locatie	Inbelvergadering
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep), A. Smit (secretaris) H. Staghouter (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), R. Grashoff (NB), H. Mackus (Li), B. Potjer (ZH), W. Brenkman (secr. Dr)
Overig	■■■■■ (IPS), ■■■■■ (IPS), ■■■■■ (IPO), ■■■■■ (BIJ12), ■■■■■ (BIJ12), ■■■■■ (IPS; verslag)
Afwezig	T. Bovens (voorzitter; kerngroep), Heidema (CdK; kernteam), D. Hoogland (Fr), ■■■■■ (IPO)

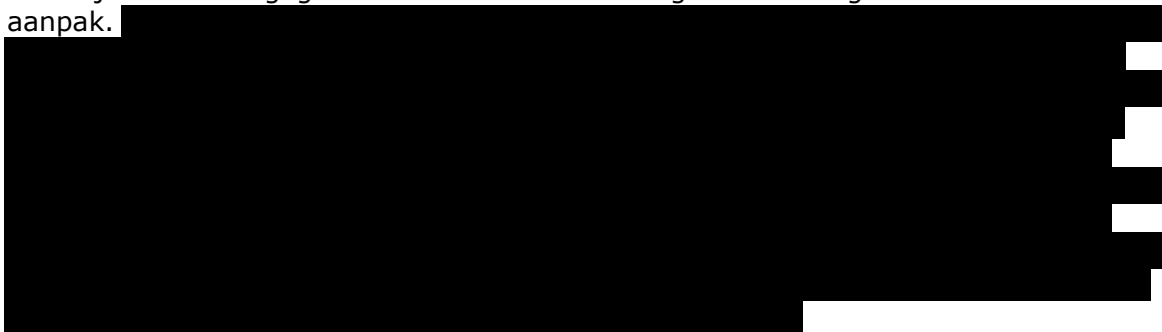
1. Opening

De voorzitter start het overleg met de bespreking van agendapunt 0 (eerder agendapunt 4.4): een gezamenlijk overleg van de BC Stikstof en de BAC VP over de kabinetsvoorstellen met betrekking tot de Voorjaarsnota en de daarin verwachte meerjarige middelen voor natuur.

0 Structurele aanpak/Voorjaarsnota

Ter bepaling van een eerste inbreng in het op 26 maart plaatsvindende BO stemmen de BC en de BAC VP in met het voorstel dat provincies hun waardering uitspreken voor het feit dat de structurele aanpak wordt opgepakt en dat deze aanpak vanuit de basis, namelijk de gunstige staat van instandhouding (VHR), wordt vormgegeven.

Een gezamenlijke reactie van de provincies op de nog te verschijnen kabinetsbrief geschiedt niet eerder dan nadat het ministerie van LNV de BC en de BAC VP meer duidelijkheid heeft gegeven over de onderbouwing en inrichting van de structurele aanpak.



2. Vaststellen agenda, mededelingen en ontvangen uitnodigingen

Vaststellen agenda:

De BC stelt de agenda ongewijzigd vast.

Mededelingen:

Naast het eerder verspreide bericht over het gewijzigde functioneren van de Tweede Kamer in verband met het coronavirus zijn er geen verdere mededelingen.

3 Vaststellen verslag BC Stikstof van 12 maart

Met de opmerking de laatste zin van verslagnpunt 3 uit het conceptverslag te verwijderen stelt de BC het verslag van haar overleg van 12 maart vast.

4 Besluiten

4.1 Bestuurlijk overleg 26 maart

De BC stemt in met het voorstel van het kernteam het (beperkte) BO van 26 maart - die plaats vindt in de vorm van een conference call - technisch te doen voorzitten door de heer F. Vermeulen en de BC-woordvoering in het BO te doen vervullen door:

- mevrouw J. Baljeu en de heer H. Mackus (t.a.v. Structurele aanpak/Voorjaarsnota)
- de heer R. Grashoff (t.a.v. extern salderen en verleasen)
- mevrouw H. Bruins Slot (t.a.v. SSRS)

Ter voorkoming van de suggestie dat de op dit moment in de conceptagenda ter informatie opgenomen agendapunten worden besproken, zal in overleg met DGS worden bevorderd dat deze punten puur ter kennisname aan de BO-agenda worden verbonden.

4.2 Stikstofregistratiesysteem (SSRS)

Op basis van de instemming van de GS'en van 17 maart met het in het kader van de verwachte Ministeriële Regeling over het SSRS in behandeling kunnen nemen van vergunningaanvragen heeft IPO de minister van LNV op 19 maart een brief gestuurd waarin de provincies onder voorwaarden akkoord gaan

[Redacted text block]

De BC

ontvangt nog een afschrift van de brief.

Mogelijk te verwachten knelpunten bij het in behandeling van aanvragen worden in de AC besproken.

4.3 Extern salderen en verleasen

De BC neemt kennis van de conclusies van het ter zake dienende advies van de landsadvocaat voor het concluderend BO van 26 maart en stemt in met het vooruitlopend op het BO besluitvormend voorleggen van deze conclusies aan de colleges van GS op 24 maart. Er wordt voorafgaand aan het BO nog onderzocht of de gestelde termijn voor evaluatie van één jaar niet langer zou moeten zijn om er ook als overheid goed gebruik van te kunnen maken. Nadere uitwerking, over bijvoorbeeld de evaluatie, wordt meegenomen in de verdere uitwerking richting de definitieve inwerkingtreding per 1 mei.

De BC stemt voorts in met het in notitie opgenomen tekstvoorstel voor de definitie en het artikel 'verleasen' in de provinciale beleidsregels. Ook stemt de BC ermee in om in het BO op 26 maart met de minister concluderen dat de verleasingsregeling op basis van de evaluatie na een jaar (aangepast) kan worden voortgezet dan wel stopgezet (hand aan de kraan principe) en dat dit richting de stakeholders in de communicatie over de verleasingsregeling nadrukkelijk benoemd moet worden.

De nadere uitwerking van de consequenties van extern salderen en verleasen, onder meer ten aanzien van landbouw en industrie, meldingen, beweiden en bemesten en het opstellen van provinciale beleidsregels, wordt besproken in de AC.

Het na te zenden advies van de landsadvocaat over het voorkomen van risico's van staatssteun wordt, voorzien van een notitie, geagendeerd voor de eerstvolgende BC. Dit kan bij de verdere uitwerking worden meegenomen.

4.5 Opkoopregeling

Ter voorbereiding van het BO van 23 april stemt de BC in met het in de notitie ter zake voorgestelde proces om te komen tot besluitvorming over gerichte opkoop.

Voorts stemt de BC in met de door het kernteam voorgestelde samenstelling van de bestuurlijke delegatie voor het afstemmen van resterende afspraken tussen het Rijk en de provincies. De delegatieleden zijn de heer R. Grashoff, de heer H. Hofstra en mevrouw H. Bruins Slot.

De ambtelijke voorbereiding van de bespreking van de opkoopregeling in het BO op 23 april vindt plaats in de AC.

4.6 Legalisering meldingen

De BC neemt kennis van de notitie legaliseren meldingen die voor een volgend BC-overleg wordt geagendeerd.

4.7 Organisatie, werkwijze en begroting IPS

De BC stemt in met de organisatie, werkwijze en begroting van de interprovinciale programmaorganisatie stikstof (IPS) en het ter besluitvorming voorleggen van de beschrijving van de organisatie, werkwijze en begroting van de IPS aan de individuele GS'en van 24 maart danwel 31 maart.

In de IPO-bestuursvergadering van 2 april zal besproken worden hoe de werkwijze zal worden gecommuniceerd met de leden van de AV, en daarmee met de Staten van de provincies.

5 Ter bespreking

5.1 Gebiedsmodule en 5.2 Drempelwaarde

De BC neemt er kennis van dat DGS graag met de provincies in gesprek wil over de gebiedsmodule SSRS en de drempelwaarde. Hiertoe is bij DGS een notitie in de maak die binnenkort ter bespreking aan de AC wordt voorgelegd. Zodra het stuk een vastere vorm heeft, zal de BC hierover worden geïnformeerd.

6 Ter informatie

Naar aanleiding van de update over de stikstofberichtgeving in de media en de uitspraken van de minister van LNV in het VAO Stikstof van 12 maart verzoekt de BC de IPS berichtgeving en uitspraken van de minister van LNV te blijven monitoren en deze zonodig te bespreken in de AC.

7. Rondvraag en Sluiting

Geen van de deelnemers maakt gebruik van de rondvraag.

De voorzitter dank de deelnemers voor hun inbreng en sluit het overleg om 18.20 uur.

*_*_*_*_*_*_*

op 26 maart 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd 26 maart 2020, 14.30-15.30 uur
Locatie Inbelvergadering
Deelnemers F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep), A. Heidema (CdK; kernteam), A. Smit (secretaris)
H. Staghouver (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), R. Grashoff (NB), H. Mackus (Li)
Overige deelnemers [REDACTED] (IPS), [REDACTED] (IPS), [REDACTED] (IPS; verslag)
Afwezig

1. Opening

Met het oog op het op het BC-overleg volgende BO stemt de BC in met het voorstel van de voorzitter om in dit BC-overleg alleen agendapunt 4.1. (Bestuurlijk overleg 26 maart) te bespreken. De bespreking van de overige agendapunten vindt, samen met de nabespreking van het BO, op korte termijn plaats op een door het kernteam voor te stellen moment.

4 Besluiten

4.1 Bestuurlijk overleg 26 maart

De BC bespreekt op basis van de terugkoppeling van de GS-en en de actualiteit (vragen vanuit landbouwsector) de BO-agenda voor. Op de vastgestelde standpuntbepaling worden de volgende zaken aangevuld:

Extern salderen (BO-agendapunt 4; BC-woordvoerder: R. Grashoff)

Bespreekpunten van de BC:

- De brief van LTO en soortgelijke signalen van landbouworganisaties worden besproken;
- De BC concludeert dat een zorgvuldig proces met stakeholders boven snelheid gaat; 1 mei is in dit kader niet heilig.

[REDACTED]

- Verder worden de beslispunten ingebracht zoals geformuleerd op BO-agenda onder dit punt.

Verleasen (BO-agendapunt 5; BC-woordvoerder: R. Grashoff)

Bespreekpunten van de BC:

- De woordvoerder (Grashoff) constateert dat de beslisnotitie mogelijk nog onduidelijk is ten aanzien van het begrip tijdelijkheid. Hij interpreteert de tekst zo dat het aan het bevoegd gezag is de tijdelijkheid van een bepaalde casus te

beoordelen. Als de casus langer dan een jaar duurt, is de looptijd dus langer dan de geplande evaluatie. Hiervoor wordt een handreiking gemaakt en zal onderling worden afgestemd. De BC stemt in met deze verduidelijking.

- [Redacted]

Actualisatie doelensysteem Natura 2000-fase 2 (BO-agendapunt 6; BC-woordvoerder: Peter Drenth)

- Geen bijzonderheden.

Streefwaarden en (bron)maatregelen (BO-agendapunt 7; BC-woordvoerder: Jeanette Baljeu)

Besprekpunten van de BC:

- Afgesproken wordt een positieve grondhouding aan te nemen ten aanzien van de drieslag in de doelen. Vraag van de BC is vooral om deze doelen te onderbouwen.
- Verder bestaat binnen de BC behoefte om navraag te doen naar de impact van de Corona-crisis op de voorstellen van het kabinet.

Rondvraag (BO-agendapunt 13)

Besprekpunt van de BC:

- Zeeland vraagt om de voortgang van de benodigde zandsuppletie langs de kust van Walcheren aan de orde te stellen; is een urgente kwestie. BC stemt hiermee in.

De voorzitter geeft aan dat het kernteam initiatief neemt voor een extra in te lassen call met de BC waarbij het BO wordt nabesproken en de agendapunten die vandaag niet aan de orde zijn gekomen, worden besproken. Hij bedankt de deelnemers voor hun inbreng en sluit het overleg om 15.38 uur.

--*-*-*

op 31 maart 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	31 maart 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Inbelvergadering
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep), A. Heidema (CdK; kernteam), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (FI), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), Overige deelnemers R. Grashoff (NB), H. Mackus (Li)
Afwezig	■■■■■■ (IPS), ■■■■■■ (IPS), ■■■■■■ (IPS; verslag) T. Bovens (voorzitter; kerngroep), ■■■■■■ (IPO)

0. Opening

De voorzitter opent het overleg. De BC stemt ermee in om in aanvulling op de resterende besprekpunten van het BC-overleg van 26 maart ook de op 30 maart per e-mail naar de deelnemers verzonden agendapunten 2 en 3 te bespreken.

1. Bespreken resterende agendapunten BC Stikstof 26 maart

- a. agendapunt 3: vaststellen verslag 19 maart
Met de aantekening van de heer Drenth dat de provincie Gelderland, hangende het overleg van de provincie met stakeholders, ten aanzien van extern salderen en verleasen niet op voorhand heeft ingestemd met de definitieve inwerkingtreding van de maatregelen per 1 mei 2020, stelt de BC het verslag van haar overleg van 19 maart vast.
- b. agendapunt 4.1: bespreken spelregels bij aankoop bedrijven in andere provincies
De heer Grashoff geeft een toelichting op de aankoop door de provincie Noord-Brabant van veehouderijbedrijven in de provincies Noord-Holland, Zeeland en Drenthe ten behoeve van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Hij geeft een toelichting op de aankoop (betreft bedrijven die openbaar te koop stonden) en benadrukt de urgentie mede naar aanleiding van de situatie die was ontstaan door de impact van een actualisering van Aerius. Aankopen zijn anticiperend op de invoering van extern salderen. Er is slechts een klein deel van de aangekochte stikstofruimte nodig, het resterende deel is beschikbaar voor de andere provincies.

[Redacted text block]

[Redacted text] de heer Grashoff aan er zorg voor te dragen dat vóór het BC-overleg op 2 april bestuurlijk contact plaatsvindt met de betreffende provincies om in ieder geval procesafspraken te maken. Ook ontvangt de BC op 1 april een concepttekst voor een aan de provincies (en in afschrift aan de minister van LNV) te richten brief van het College van Gedeputeerden van Noord-Brabant, waarin de provincie haar handelswijze toelicht. **(actie Noord-Brabant)** In het belang van een gezamenlijke woordvoeringslijn stelt het IPS een uiterlijk op 1 april aan het kernteam voor te leggen communiqué op waarin de provincies aangeven de handelswijze van en met Noord-Brabant in het BC-overleg te hebben besproken, de excuses van Noord-Brabant te hebben aanvaard en gezamenlijk een zorgvuldige procedure ten aanzien van het stikstofdossier te blijven bewandelen. **(actie IPS)**

[Redacted text block]

Ook wil de BC een procesvoorstel voor de stakeholdersbijeenkomsten voor extern

salderen en verleasen; zowel over de gezamenlijke opzet als het moment en de wijze waarop tot gezamenlijke conclusies wordt gekomen. **(actie AC/IPS)**
Ten slotte wil de BC meer weten over de consequenties van de actualiseringen van het Aerius-model. **(actie IPS)**

- c. agendapunt 4.3: frequentie BC-overleg (tweewekelijks – geen overleg op 9 april)
Rekening houdend met de actualiteit houdt de BC het voorstel voor tweewekelijks overleg vooralsnog aan; dit betekent dat het BC-overleg van 9 april vooralsnog blijft staan.

2. Terugblik op het BO van 26 maart en openstaande acties

De voorzitter bedankt de woordvoerders voor hun inzet in het goed verlopen BO van 26 maart.

Ten aanzien van de openstaande acties verzoekt de BC op ambtelijk niveau na te gaan hoe de extra hand-aan-de-kraan bij extern salderen door middel van maandelijks afstemming tussen de provincies en het opmaken van een tussenbalans na zes maanden zo zorgvuldig mogelijk kan worden gecommuniceerd. De BC besluit dat deze hand-aan-de-kraanacties ook gelden voor verleasen, omdat dit een bijzondere variant van extern salderen is. Verder wil de BC een eerste aanzet voor de handreiking voor vergunningverleners waarmee de tijdelijkheid van projecten wordt gedefinieerd **(actie IPS)**.

De BC wil indien mogelijk meer weten over de voorbereidingen van de Kamerbrief en verzoekt daarover ambtelijk contact met DGS te zoeken. Ook zou er al een eerste appreciatie opgesteld kunnen worden waarin bijvoorbeeld wordt ingegaan op het eerder genoemde belang van te nemen bronmaatregelen. **(actie IPS)**

3. Voorbereiding op het bestuurlijk overleg met het Landbouwcollectief op 1 april



4. Rondvraag en sluiting (was agendapunt 6)

Op initiatief van de heer Drenth verzoekt de BC om navraag te doen naar de stand van zaken van het aanschrijven van de minister van LNV van provincies en terreinbeheerders voor het inbrengen van voorstellen voor intensivering van natuurherstel. Dit valt onder VP, maar de stand van zaken wordt nagegaan. **(actie IPS)**

De voorzitter bedankt de deelnemers voor hun inbreng en sluit het overleg om 17.41 uur.

*_*_*_*_*_*_*

Ten aanzien van het openstellen van extern salderen en verleasen en het hierover in gesprek (blijven) gaan met de verschillende sectoren hebben de provincies behoefte aan een gezamenlijke gesprekslijn. De IPS zal deze opstellen en verspreiden. De BC vraagt daarbij om aandacht te hebben voor de vraag hoe provincies regie kunnen houden. **(actie IPS)** De BC-leden dragen vervolgens via de ambtelijke lijn zorg voor het terugkoppelen van overzichten van gesprekspartners en resultaten van de in de komende week te voeren gesprekken **(actie AC-leden)**, waarna het door IPS op te stellen overzicht van de gespreksresultaten concluderend wordt besproken in de AC en de BC. **(actie IPS)**

Voor wat betreft het moment van het openstellen van extern salderen en verleasen houdt de BC vooralsnog vast aan 1 mei als invoeringsdatum. Rekening houdend met het voeren van zorgvuldig overleg met de diverse sectoren en het voorkomen van de situatie waarin de provincies zich gedwongen zien om terug te moeten komen op een eenmaal genomen besluit, is deze datum echter niet heilig. De zorgvuldigheid van het proces staat voorop.

[REDACTED] De BC verzoekt om het opstellen van een opdracht/vraag van IPS aan DGS en wil dit onderwerp agenderen voor het volgende bestuurlijke overleg. **(actie IPS)**

3. Vaststellen verslagen BC Stikstof d.d. 26 en 31 maart 2020

De BC stelt de verslagen van haar overleggen op 26 en 31 maart zonder aanbreng van wijzigingen vast.

4. Bespreken

1. Beweiden en bemesten

De huidige notitie en oplegger zullen worden aangevuld met meer context over de bestuurlijke lijn die is afgesproken om niet over te gaan tot vergunningverlening in relatie tot de cie-Remkes. **(actie IPS)**

Ten aanzien van het proces besluit de BC de terugkoppeling van de bespreking over het gezamenlijk optrekken van de provincies en het Rijk en het gezamenlijk dragen van de kosten van de kosten van o.m. de landsadvocaat reeds te agenderen voor het BC-overleg op 9 april. **(actie IPS)** Het gezamenlijk dragen van de kosten van eventuele schadevergoedingen agendeert de BC voor het BO van 23 april. **(actie IPS)**.

2. Conceptagenda BO 23 april

Rekening houdend met het mogelijk samenvallen van de BC en het BO op 23 april het verzoek aan IPS om na te gaan of het nodig is een korte call vóór 23 april te organiseren. **(actie IPS)**. De portefeuillehouders zullen tijdig bij de voorbereiding van de te bespreken onderwerpen worden betrokken. Ook de woordvoerderschappen zullen tijdig worden verdeeld. **(actie IPS)**

De BC wenst het voorziene informele diner met de minister van LNV ter bespreking van de gebiedsaanpak, vooruitlopend op eventuele vóór het zomerreces te maken bestuurlijke afspraken, en de structurele aanpak gezien de praktische beperkingen uit te stellen tot juni en de gebiedsaanpak met de portefeuillehouders in de BC te bespreken. Een voorstel hiertoe wordt geagendeerd voor het BC-overleg van 9 of 16 april. **(actie IPS)**

Ter voorbereiding op de bespreking van de opkoopregeling verzoekt de BC om op korte termijn een voorgesprek te plannen tussen de heer Grashoff, de heer Hofstra en mevrouw Bruins Slot om alle met de regeling verband houdende aspecten (waaronder dierrechten, fosfaatrechten en financiering) te bezien en een onderhandelingsstrategie vast te stellen. **(actie IPS)**

5. Ter informatie

5.1 Woordvoeringslijn Coronamaatregelen

Op basis van de spreeklijn van de minister van LNV over de effecten van de coronacrisis op de stikstofaanpak verzoekt de BC - ten behoeve van het formuleren van de woordvoeringslijn van de provincies IPS een aantal opmerkingen aan DGS door te geven. **(actie IPS)**

5.2 Ingekomen brief havenbedrijven

Behoudens het verzoek van de BC de brief te betrekken bij het ontwikkelen van mogelijke alternatieve oplossingen voor projecten met grensoverschrijdende impact (zie agendapunt 2) heeft de BC over de brief geen opmerkingen.

5.3 Politieke agenda

[Redacted content]

Op verzoek van de voorzitter beziet de IPS agendering van het BC-overleg in relatie tot het op 23 april te voeren BO. **(actie IPS)**

5.4 Update stikstofberichtgeving

De BC maakt over de update geen opmerkingen.

6. Rondvraag en sluiting

De voorzitter memoreert dat het BC-overleg op 9 april in beginsel dus doorgang vindt en dat hiertoe de mogelijkheden van een Teams-overleg worden bezien. **(actie IPS)**

Omdat geen van de andere deelnemers van de rondvraag gebruik maakt, bedankt de voorzitter de deelnemers voor hun inbreng en sluit het overleg om 17.43 uur.

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

Bestuurlijke Commissie Stikstof		 Interprovinciaal Overleg van, voor en door provincies
op 9 april 2020		
Verslag		
Vergaderdatum en -tijd	9 april 2020, 16.00-18.00 uur	
Locatie	Inbelvergadering	
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep), A. Heidema (CdK; kernteam), A. Smit (secretaris) H. Staghoutwer (Gr), H. Jumelet (Dr), G. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), R. Grashoff (NB), H. Mackus (Li)	
Overige deelnemers	■■■■■ (IPS), ■■■■■ (IPS), ■■■■■ (BIJ12; verslag), ■■■■■ (IPS), ■■■■■ (IPS)	
Afwezig	T. Bovens (voorzitter; kerngroep), ■■■■■ (IPO), K. Fokkinga (Fr), ■■■■■ (Bij12)	

1 Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en opent het overleg.

2 Vaststelling Agenda/ Mededelingen / Ontvangen Uitnodigingen

Vaststelling Agenda:

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Mededelingen:

- Kamerbrief/proces langere termijn: De Kamerbrief met daarin de streefwaarde en het pakket van bronmaatregelen wordt op 24 april verwacht (eerder rouleerde de datum van 17 april). Volgende week volgt ter voorbereiding een overleg met de BC-portefeuillehouders (Gedeputeerden Mackus en Baljeu). De concept Kamerbrief wordt zodra deze ontvangen is, gedeeld met AC en BC. **(Actie: IPS)**.

■■■■■
■■■■■
■■■■■

Het kabinet heeft steeds uitgesproken alle sectoren aan te spreken, verwachting is wel dat er het nodige op landbouw zal afkomen.

De voorzitter verzoekt de appreciatie en woordvoering hierover voor te bereiden en dit een volgend BC te agenderen. **(Actie IPS)**.

- Gebiedsgerichte aanpak en voortgang: N.a.v. bespreking vorige week en het eerder geplande diner op 23 april, wordt een kort memo voorbereid en geagendeerd voor de BC van 23 april. De BC gaat akkoord met het procesvoorstel om vervolgens de portefeuillehouders GGA te vragen samen met een vertegenwoordiger uit het kernteam een verkennend gesprek met de Minister te voeren in de aanloop van te maken bestuurlijke afspraken in juni.
- Inbreng Cie. Remkes: Gedeputeerde Baljeu geeft een korte toelichting. Voorbereiding vindt plaats en vindt plaats in lijn met wat in de verschillende BAC's is besproken. De betrokkenheid van de BC is goed geborgd. De inbreng wordt geüpload voor het volgende BC-overleg. **(Actie IPS)**.
- Opkoopregeling: Gedeputeerde Grashoff meldt dat een kort overleg heeft plaatsgevonden met de bestuurlijke onderhandelingsdelegatie (naast hemzelf ook

Hofstra en Bruins Slot).

[Redacted text block]

Gedeputeerde Drenth verzoekt om de andere diersoorten (met name kalveren ook mee te nemen in de bespreking. De betrokken gedeputeerden geven aan hier goede notie van te hebben genomen.

- De voorzitter geeft een terugkoppeling over een overleg met de VNG. In dit overleg is een Position Paper van de VNG aan de orde geweest; de wijze waarop wordt samengewerkt met VNG/UvW; en is inzicht gegeven in de gebiedsgerichte processen. In het gemeenschappelijk belang voor de lange termijn wordt nagegaan of wij gezamenlijk kunnen optrekken.

Het Position Paper wordt gedeeld met de BC. (**Actie: IPS**) Farmers Defence Force heeft gemeld dat Noord- en Zuid-Holland boerderijen zouden opkopen. Door zowel gedeputeerde Rommel als Baljeu wordt dit ontkend; na publicatie is door beide provincies contact opgenomen met provincie Overijssel om dit gerucht te ontkrachten. De voorzitter meldt hierover ook contact met de Minister te hebben gehad. Er circuleren veel geruchten/nieuwsberichten die soms ook de landelijke pers halen. Hier moeten wij ons niet door laten leiden. Er zijn in de BC heldere afspraken gemaakt, deze worden nogmaals bevestigd.

De voorzitter checkt of één van de andere provincies met opkoop buiten provinciegrenzen bezig is. Dit is niet het geval.

Gedeputeerde Baljeu meldt aanvullend aan diverse sectortafels de wens te hebben geuit om geïnformeerd te worden wanneer dit bij overige partijen aan de orde zou zijn.

Ontvangen uitnodigingen:

Er zijn geen uitnodigingen ontvangen.

2.1 Terugblik afgelopen week

N.a.v. het interview met de woordvoerder van IPO wordt benadrukt dat communicatie zoveel als mogelijk via de BC wordt afgestemd. Sterk wordt benadrukt dat met de communicatie van de zeer ingewikkelde materie zeer zorgvuldig dient te worden omgegaan en met alle 12 provincies moet worden afgestemd

3 Conceptverslag en acties BC Stikstof d.d. 2 april 2020

3.1 Vaststellen van het conceptverslag

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Actiepunten, n.a.v.:

1.2 Extern salderen: Dhr. Grashoff: nog niet aan toegekomen.

3 Voorbereiding BO:

- Kamerbrief over streefwaarde en bronmaatregelen agenderen (bij standpuntbepaling vooral kijken naar de provinciale impact).
- N.a.v. overleg met VNG: wat is stand van zaken t.a.v. stikstofregister, module voor de bouw?

Agenderen in BO. (**Actie: IPS**)

7. Het volgende overleg vindt via Teams plaats.

Eraf: 6 en 7.

4 Bespreken

4.1 **Extern salderen**

Stakeholderbijeenkomsten. Gedeputeerde Baljeu meldt dat stakeholders zicht zorgen maken over de meldingen.

De AC wordt gevraagd verslag te doen van de bijeenkomsten, zodat deze concluderend kunnen worden besproken in de BC. Deze morgen is in de AC een uniforme, landelijke presentatie besproken. Deze wordt aangepast en uiterlijk vrijdag 10 april gedeeld. **(Actie: IPS).**

Het voorliggende memo wordt besproken. De gedeputeerden noemen de volgende aandachtspunten:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- Probeer buiten de lijnen te denken. Gedeputeerde Baljeu noemt een aantal voorbeelden.
- Hoe verloopt het proces met het Ministerie?
- Gedeputeerde Drenth geeft aan zich niet vast te willen leggen op 1 juni; dit lijkt te optimistisch, hij is wel akkoord om dit als vooralsnog als uitgangspunt te hanteren.
- [REDACTED]
- In het derde spoor is het niet mogelijk om met de nieuwe stikstofruimte gebruik te maken voor economische activiteiten. Dit zou juist wel gewenst zijn.
- NoX/NH3, beantwoording van de brief door de Minister dient te worden afgewacht voordat Provincies kunnen besluiten. Deze brief wordt volgende week in concept verwacht.
- [REDACTED] meldt het standpunt van de Provincie Friesland zoals deze morgen in het AC gedeeld. "In Friesland hebben de dialoogpartners een aantal vragen over de drempelwaarden en andere oplossingen die niet op korte termijn beschikbaar zijn. Friesland gaat met de partners nader in overleg."

De voorzitter vat samen: De portefeuillehouders (VTH -Ged. Drenth en Jumelet) worden betrokken om bestuurlijk te sparren. De stakeholderbijeenkomsten gaan verder, terugkoppeling volgt via de AC naar de BC. De genoemde opmerkingen worden besproken met de portefeuillehouders. Inhoudelijke bespreking volgt later aan de hand van de aangepaste beslisnotitie. De conceptbrief NoX /NH3 wordt in BC 16 april gedeeld, indien deze dan beschikbaar is het streven van de BC om de deadline van 1 juni te halen. Stand van zaken wordt opnieuw geagendeerd voor het volgende overleg. **(Actie: IPS)**

4.2 **Werkwijze Beweiden**

[REDACTED]

[REDACTED] De algemene stemming in de AC was positief.

Via de AC wordt gecheckt of de definitieve teksten in de GS-en hetzelfde zijn gebleven. (**Actie: IPS**). Mocht dit niet zo zijn, dan wordt geëscaleerd. Gedeputeerde Baljeu geeft aan de voorliggende stukken voor besluitvorming te willen consulteren en meent hierdoor in tijdnood te komen. Geprobeerd wordt dit voor de besluitvorming te regelen, bijvoorbeeld via een belronde te organiseren. Daarbij is het goed te bedenken dat het voorstel nader uitvoering geeft aan een eerder bestuurlijk besluit.

4.3 **Opdracht haalbaarheidsonderzoek herallocatiefonds n.a.v. advies AC Stikstof**

De AC adviseert positief, met de mogelijkheid om na de haalbaarheidsstudie uit te kunnen stappen. De BC besluit conform het advies van de AC.

5 **Ter informatie**

5.1 *Update Stikstofberichtgeving*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.2 *Brief Farmers Defence Force*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.3 *Memo overlegstructuur DGS-VNG-UvW-IPO*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.4 *Lobby en politieke agenda*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.5 *Kamerbrief Handhavingsbesluiten Wnb luchthavens*

Gedeputeerde Baljeu stelt voor via de ambtelijke lijn contact te houden met Provincies waar dit speelt. Deelnemers kunnen zich bij de Provincie Zuid-Holland melden.

5.6 *Actualisatie AERIUS*

De stukken zijn niet meer nagezonden maar wel deze morgen in de AC besproken. AC-leden is verzocht om de portefeuillehouders mee te nemen. Agenderen volgend overleg (**Actie IPS**).

6 **Rondvraag en sluiting**

- Gedeputeerde Bruins-Slot: Het Mesdagfonds doet samen met de UWA depositiemetingen in het land. De Provincies Limburg en Flevoland zijn hiervoor benaderd. De gedeputeerden melden dat ambtelijk bedenkingen zijn over medewerking aan het verzoek. De betrokken Provincies laten weten hoe dit verder loopt; afspraak is dat over dit soort initiatieven in gezamenlijke afstemming wordt besloten

De voorzitter bedankt heel hartelijk bedankt voor alle ondersteuning en deelt hier grote complimenten over uit. Allen Goede Paasdagen en tot volgende week!

Bestuurlijke Commissie Stikstof		 Interprovinciaal Overleg van, voor en door provincies
op 16 april 2020		
Verslag		
Vergaderdatum en -tijd	16 april 2020, 16.00-18.00 uur	
Locatie	Teams overleg	
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep), A. Heidema (CdK; kernteam), A. Smit (secretaris) H. Staghoutwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), R. Grashoff (NB), H. Mackus (Li)	
Overige deelnemers	[redacted] (IPS), [redacted] (IPS), [redacted] (BIJ12; verslag), [redacted] (IPS), [redacted] (IPS), [redacted] (IPO)	
Afwezig	T. Bovens (voorzitter; kerngroep), [redacted] (Bij12)	

1 Opening

De voorzitter opent het overleg en heet eenieder van harte welkom.

2 Vaststellen agenda, mededelingen, ontvangen uitnodigingen

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2.1 Mededelingen

- [redacted]
- Expertise en innovatiecentrum Binnenvaart; Gedeputeerde Drenth: In Gelderland is een gesprek aangegaan met dit Centrum, dit is ook in de AC gewisseld. Gelderland staat open voor verbreding met andere Provincies. Wanneer hier interesse in is, wordt verzocht dit via de coördinatoren stikstof te delen. Actie: geïnteresseerde BC-leden.
- [redacted]

[Redacted text block]

Opmerkingen vanuit de BC:

- Complimenten voor het werk dat is gedaan en dat middelen worden gereserveerd. De insteek van de BC is positief-kritisch. De BC heeft een aantal suggesties welke worden gedeeld.
- [Redacted text block]
- Een scheiding moet worden gemaakt tussen de woordvoeringslijn en uitgebreidere appreciatie daarna. Deze appreciatie kan later. Van belang ook eerst reacties uit maatschappij en van sectoren te bekijken en deze mee te wegen. Actie: IPS.
- [Redacted text block]
- De BC benadrukt het belang om achterstallig onderhoud en dan met name de meldingen, snel op te lossen. Zonder dat is er geen draagvlak voor vervolgstappen.
- De BC doet tekstsuggestie t.a.v. beschikbare tekst over toestemmingsverlening. Bij de passage over extern salderen en verleasen de tekst aanpassen 'Wij werken aan een zorgvuldige introductie van extern salderen, die zoveel mogelijk waarborgen biedt voor een geborgde uitvoering.' Dit tekstvoorstel wordt morgen aan DGS teruggekoppeld.
- Woordvoeringslijn Kamerbrief: De kamerbrief wordt dinsdag in de MCSP (onderraad) besproken. Zodra deze beschikbaar is, wordt deze gedeeld, samen met een concept. Actie IPS.
- Overleg BC/voorbereiding BO: Een datum/tijd voor een voorbereidend BO/BC wordt 21 of 22 april gepland. Actie: IPS.
- Voorstellen Beweiden in GS-en: Alle GS-en hebben ingestemd. De woordvoeringslijn is nog niet ge-uploaded. De BC spreekt de wens uit dat de woordvoeringslijn voortaan gelijktijdig beschikbaar is met het te nemen besluit.

Planning rondom feestdagen

Voorgesteld wordt om in de week van 27 april tot en met 3 mei geen overleg te hebben. Daarnaast wordt voorgesteld om de vergaderingen rond feestdagen te verplaatsen, conform bijgevoegd voorstel.

De BC gaat akkoord met bijgaande planning. Het overleg van 30 april komt te vervallen. Verzoek is om ook een voorstel voor het zomerreces te maken en hierin mee te nemen dat het BO in een recesweek valt. Actie: IPS.

3 Conceptverslag en acties BC Stikstof

3.1 Vaststelling concept verslag vorig overleg

Het verslag wordt vastgesteld.

3.2 Actielijst vorig overleg

De actielijst wordt kort besproken. Er zijn geen opmerkingen.

4 Besluiten

Er zijn geen onderwerpen voor besluitvorming aangedragen.

5 Bespreken

5.1 Voorbereiding BO 22 april 2020 16:30 tot 17:30 uur

Een nieuwe tijd voor het overleg wordt voorgesteld, woensdag 22 april van 16:30 tot 17:30 uur. De BC gaat hiermee akkoord. Gedeputeerde Pijpelink is verhinderd. Deelname is nog onzeker voor gedeputeerde Ten Boscher, Drenth en Hofstra i.v.m. mogelijke aanwezigheid bij de Statenvergadering wanneer mogelijk nemen de laatstgenoemden deel aan het BO.

De volgende woordvoerders worden benoemd:

- Gedeputeerde Drenth voert het woord over legalisering meldingen;
- Gedeputeerde Fokkinga voert het woord over de lijnen voor vergunningverlening;
- Gedeputeerde Hofstra voert het woord over extern salderen;
- Gedeputeerde Baljeu voert het woord over de kamerbrief;
- Gedeputeerde Rommel voert het woord over Beheer en Onderhoud;
- De Voorzitter voert het woord over mogelijke schadeclaims beweiden en is technisch voorzitter.

Naar aanleiding van de bespreking van vandaag, wordt morgen een voorstel verstuurd ter bespreking in de GS-en van 21 april om de standpunten voor het BO te bepalen. Actie: IPS.

5.1.1 Legalisering meldingen (Ter agendering BO 23 april 2020)

[Redacted content]

Vergaderdatum en -tijd: 16 april 2020, 16.00-18.00 uur

Locatie: Teams overleg

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

5.1.2 Notitie lijnen voor vergunningverlening

De BC wordt verzocht te besluiten over de volgende punten:

- Het Rijk heeft de notitie 'Lijnen voor vergunningverlening' (zie bijlage 1) vastgesteld. Daarin staan 4 redeneerlijnen die het Rijk als bevoegd gezag gaat hanteren voor het – zonder zware onderzoekslast – toestaan van individuele projecten met een tijdelijke emissie/depositie. Beslispunt is of de provincies deze 4 redeneerlijnen collectief van het Rijk overnemen en deze als bevoegd gezag ook gaan hanteren.

[REDACTED]

Gedeputeerde Fokkinga geeft dit aan dit in de zin van voorstellen/suggesties mee te nemen in de woordvoering.

5.1.3 Update Extern salderen: voortgang stakeholdersbijeenkomsten

De voorzitter verzoekt om terugmelding vanuit de stakeholderbijeenkomsten:

- [illegible]

- [REDACTED]

Meerdere Provincies merken op dat ook de Staten wensen te worden geconsulteerd, dit heeft complicaties voor het tijdspad.

Voorzitter: Afspraak is om de stakeholdersbijeenkomsten in april af te ronden. Verslagen en terugkoppelingen daarna in BC agenderen. Actie: IPS.
Gekoerst wordt op 1 juni waarbij zorgvuldigheid belangrijk is.

Gedeputeerde Hofstra geeft aan hiermee de woordvoering in het BO te kunnen oppakken.

5.2 Memo actualisatie Calculator

[REDACTED] (BIJ12) is aanwezig in het overleg tijdens dit onderwerp.

Ondanks de impact van een actualisatie en de onzekerheid die dit met zich mee kan brengen is het geen optie om niet te actualiseren. Dit is juridisch niet houdbaar. Wat we kunnen en moeten doen om verrassingen bij een actualisatie te voorkomen is duidelijkheid geven over de mogelijke consequenties en rekening houden met actualisaties in het proces van vergunningverlening. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

6 Ter informatie

6.1 Inbreng Cie Remkes

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.2 Ontvankelijke aanvragen prioritering woningbouw

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.3 Position Paper VNG

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.4 PowerPoint extern salderen

Aan dit onderdeel zijn nog niet de juiste bestuurders gekoppeld. Wie bestuurlijk ph-er is wordt uitgezocht. Actie: IPS.

Verder is de PowerPoint op verzoek van de AC deels gewijzigd; een aantal sheets zijn toegevoegd.

6.5 Lobby

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.6 Inventarisatie argumenten voor en tegen scheiding van stikstofoxiden en ammoniak

Gedeputeerde Jumelet. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

7

Rondvraag en Sluiting

- Gedeputeerde Bruins Slot: Passende beoordeling SSRS: Hoe staat het hiermee, wat is de voortgang?
Volgende week donderdag wordt de stand van zaken opgemaakt in de AC. Daarna wordt e.e.a. geagendeerd in de BC. Voorbereid wordt om dit ambtelijk onder de aandacht van DGS te brengen. Zal ook als rondvraagpunt worden ingebracht in BO.
Actie: IPS.

Bestuurlijke Commissie Stikstof		 Interprovinciaal Overleg van, voor en door provincies
op 21 april 2020		
Verslag		
Vergaderdatum en -tijd	21 april 2020, 17.00-18.00 uur	
Locatie	Vergadering via Teams	
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter; kerngroep), A. Smit (secretaris) H. Staghoutwer (Gr), H. Jumelet (Dr), G. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), R. Grashoff (NB), H. Mackus (Li)	
Overige deelnemers	[REDACTED] (IPS), [REDACTED] (IPS), [REDACTED] (BIJ12; verslag), [REDACTED] (IPS), [REDACTED] (IPS)	
Afwezig	K. Fokkinga (Fr), T. Bovens (voorzitter; kerngroep), [REDACTED] (IPO), A. Heidema (CdK; kernteam), [REDACTED] (Bij12)	

1 Opening

De voorzitter opent het overleg en heet de aanwezigen van harte welkom.
Gedeputeerde Fokkinga is verhinderd.

2 Vaststellen agenda, mededelingen

- De inlogcodes voor de call van het BO van 22 april heeft u per mail ontvangen. Mocht de conference call wijzigingen in een Webex-overleg dan wordt dit via de app gedeeld.
- Gedeputeerde Pijpelink is verhinderd voor het BO, namens Zeeland zal gedeputeerde De Bat deelnemen.

3 Bespreken

3.1 Voorbereiding BO 22 april 2020

De agenda van het BO wordt puntsgewijs doorgenomen.

- Agendapunten 1, 2 en 3: geen opmerkingen.
- Agendapunt 4, Legalisering Meldingen.

Er zijn zorgen bij spoor 1 verder leeft de wens om spoor 2 juridisch verder uit te zoeken. Gedeputeerde Grashoff verzoekt niet te star op te treden. In Overijssel heeft GS verzocht om route twee verder te verkennen.

Morgen is een gesprek met de landsadvocaat ingepland. Het eerder ontvangen advies van de landsadvocaat wordt met gedeputeerden Drenthe en Fokkinga gedeeld. **Actie: IPS.**

De woordvoeringslijn wordt gehanteerd.

- Agendapunt 5, Extern salderen en verleasen.

[REDACTED]

Gedeputeerde Baljeu: Meldt dat vanuit de sector wordt genoemd niet alleen de opkoopkant te belichten maar ook de innovatiemaatregelen mee te nemen. Verzocht wordt om de regie bij de Provincies te laten, de ruimte wordt gezocht om voorwaarden te stellen.

Gedeputeerde: Hofstra: De annotatie biedt voldoende informatie voor de woordvoering. De genoemde punten worden meegenomen. Provincies werken hard aan dit onderwerp spreken met belanghebbenden in de consultatierondes, maar zorgvuldigheid wordt nagestreefd.

- Agendapunt 6, Lijnen voor vergunningverlening.

Gedeputeerde Baljeu: De lijn wordt door Zuid-Holland gevolgd.

[redacted] Aandacht wordt gevraagd voor het flankerend beleid voor bijv. elektrische voertuigen. De opmerking wordt door de Voorzitter meegegeven aan gedeputeerde Fokkinga **Actie: Voorzitter.**

- Agendapunt 7, Structurele aanpak. (Zie ook agendapunt 3.2).

Gedeputeerde Baljeu: Gedeeld is de annotatie en een concept woordvoeringslijn. Een aanzet is gedaan voor een appreciatie, na het mei-reces wordt deze gecomplementeerd.

Gedeputeerde Hofstra:

[redacted]

Gedeputeerde Bruins Slot: N.a.v. de eerste opzet voor de appreciatie langere termijn. Hier worden politieke punten genoemd waar nog over moet worden doorgesproken of dit breed wordt gedeeld.

Gedeputeerde Grashoff: N.a.v. annotatie: Inhoudelijke punten, 2^e bullet is cryptisch omschreven. Onze gedachte was dat voor alle N2000 gebieden een zinvolle waarde moet worden aangegeven. Wij willen hier graag over meedenken.

Gedeputeerde Baljeu meldt dat formeel de 50% verdeling niet is gedeeld.

De heer Parmet: Kunnen we de Cie. Remkes nog een plek geven in het gesprek morgen en de woordvoeringslijn?

Gedeputeerde Grashoff: Druk zou moeten worden gezet dat de Kamerbrief vooraf aan het BO gedeeld wordt.

Voorzitter:

[redacted]

Gedeputeerde Baljeu geeft aan deze lijn aan te houden in het BO.

Woordvoeringslijn:

Gedeputeerde Baljeu: De woordvoeringslijn is bedoeld om te communiceren op de IPO-website, waarna dit bericht ook gepubliceerd kan worden op de websites van Provincies. De woordvoeringslijn wordt passief openbaar gebruikt.

De bedragen genoemd in deze woordvoeringslijn waren nog niet bekend bij het opstellen van de woordvoeringslijn en worden nog aangepast. Het advies van de Cie. Remkes wordt meegenomen. In de voorlaatste alinea wordt een kleine tekstuele aanpassing gedaan.

Mandaat wordt verleend aan gedeputeerde Baljeu om eventuele kleine aanpassingen te plegen. De woordvoeringslijn wordt nogmaals met de kleine voorbereidingsgroep gedeeld. **Actie: Communicatie**

- Agendapunt 8, Schadeclaims. Geen opmerkingen.
- Agendapunt 9, Beheer en Onderhoud. Geen opmerkingen.

- Agendapunt 10. Rondvraag.
SSRS-module woningbouw
De woordvoering wordt door gedeputeerde Bruins Slot opgepakt.
Uitgezocht wordt wanneer de passende beoordeling uiterlijk rond moet zijn en wat de tijdsspanne is. **Actie: IPS**
Passende beoordeling rondom de rode hexagonen
De betrokken Provincies geven de volgende terugkoppeling:
 - Gedeputeerde Mackus, Lijkt kansrijk om een bedrijf te kopen waardoor e.e.a. oplost. Het Rijk deelt de urgentie.
 - Gedeputeerde Rommel: Nog geen zicht op een oplossing.
 - Gedeputeerde Drenth: Wordt opgelost door de Provincie.Gedeputeerde Bruins Slot geeft aan dat de woordvoering opgepakt kan worden, wanneer de informatie over de passende beoordeling duidelijk is. Aandacht voor: welke verwachting heeft de Minister; afspraken over hoe verder wanneer e.e.a. verdaagd moet worden; hoe verder in de communicatie.

3.2 Kamerbrief en Structurele aanpak Stikstof en concept woordvoeringslijn

Is besproken bij agendapunt 3.2.

Aanvullend:

- Een procesvoorstel wordt gemaakt om dit in mei in de GS-en te bespreken.
- Voor zover mogelijk graag reactie of dit de juiste discussiepunten zijn. Graag input leveren of wanneer er zaken gemist worden, vanuit de GS-en. **Actie: Allen, eerste week mei.**
- Donderdag in de BC verder bespreken. **Actie: IPS.**

3.3 Beheer en Onderhoud

Is besproken bij agendapunt 3.2.

4 Rondvraag en Sluiting

- Gedeputeerde Rommel: Een aantal gemeenten in NH hanteren een drempelwaarde van 0,05 mol. Dit wordt donderdag geïnventariseerd en wordt geëscaleerd naar VNG. Een lijn wordt geformuleerd. **Actie: IPS.**
- Gedeputeerde Hofstra: Het Kabinet heeft nog geen reactie gegeven op het luchtvaartadvies van de Cie. Remkes. [REDACTED] gaat dit ambtelijk na, waarna dit breder aan de orde komt. **Actie: IPS.**
- Gedeputeerde Grashoff: Onderhandelingsdelegatie over de uitkoopregeling. Wellicht in het BO aan de orde stellen? De heer Smit: Vrijdag heeft een stuurgroep vergadering plaatsgevonden.
Dit wordt morgen met de Minister gedeeld. Dit wordt door gedeputeerde Grashoff bij de rondvraag gemeld. Wordt aangemeld bij de rondvraag en aan de annotatie toegevoegd. **Actie: dhr. Smit.**

De voorzitter sluit het overleg om 18:00 uur.

op 23 april 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	23 april 2020, 17.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter; kernteam), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), (NB), H. Mackus (Li)
Overige deelnemers	■■■■■ (IPS), ■■■■■ (IPS), ■■■■■ (BIJ12; verslag), ■■■■■ (IPS)
Afwezig	T. Bovens (voorzitter; kernteam), A. Heidema (CdK; kernteam), R. Grashoff (NB), ■■■■■ (IPO), ■■■■■ (BIJ12)

1

Opening

De voorzitter opent het overleg. Gedeputeerde Grashoff is afwezig in verband met de natuurbrand in de Peel. De heer Heidema is verhinderd. Gedeputeerde Baljeu is een deel van het overleg afwezig in verband met een ander Bestuurlijk Overleg.

2

Vaststellen agenda, mededelingen, ontvangen uitnodigingen

Vaststellen agenda:

Agendapunt 3 verslag en actielijst wordt als laatste agendapunt behandeld. Verder wordt de agenda gevolgd conform voorstel.

Mededelingen:

- Input Cie. Remkes: Dit punt is besproken in de AC van 23 april 2020 en wordt met een aantal aanpassingen doorgezet.
- Voortschrijdende agenda: Besluitvormingsmomenten voor AC, BC en BO zijn in deze agenda opgenomen. De agenda wordt voor kennisgeving aangenomen. De vergaderingen van de BC zijn na de meivakantie tweewekelijks, van de AC wekelijks. 21 mei valt op Hemelvaartsdag, deze vergadering wordt verplaatst naar 19 mei.
- Bij de BC worden in het vervolg de thematrekker en de betrokken AC-portefeuillehouders uitgenodigd wanneer punten uit deze portefeuilles zijn geagendeerd.
- Evaluatie: Een korte evaluatie wordt gehouden over hoe de BC verloopt. De BC besluit dat Gedeputeerden Bruins Slot en Staghouwer dit oppakken. Zij zullen terugkoppelen naar de BC. Voor de AC wordt een soortgelijke evaluatie uitgevoerd. Doel is om gereed te zijn voor de volgende stap, die er met de Kamerbrief komt. **(Actie: Bruins Slot/Staghouwer)**.
- De concept-Kamerbrief is zojuist onder embargo ontvangen en gedeeld.

Uitnodigingen:

Er zijn geen uitnodigingen ontvangen.

3

Concept verslag en acties BC Stikstof

(Dit agendapunt wordt als laatste agendapunt na de rondvraag behandeld.)

3.1

Vaststelling concept verslag vorig overleg

Verslag BC 21 april 2020:

Pagina 3, 1^e alinea: De zin: "Gedeputeerde Bruins Slot geeft aan dat de woordvoering opgepakt kan worden, wanneer de informatie over de passende beoordeling duidelijk is." is onjuist gecombineerd en wordt geschrapt.

Het verslag wordt na bovenstaande aanpassing conform het voorstel vastgesteld.

Verslag BC 23 april 2020:

Wordt conform het voorstel vastgesteld.

3.2 Actielijst vorig overleg

De actielijst wordt voornamelijk gebruikt bij de voorbereiding van dit overleg. Er wordt geen aandacht gevraagd voor speciale zaken uit de actielijst.

4 Besluiten

Er zijn geen punten ter besluitvorming aangedragen.

5 Bespreken

5.1 Terugkoppeling BO 22 april 2020

Gedeputeerde Baljeu: De Minister was helder, de zojuist ontvangen concept Kamerbrief is snel gescand en lijkt in lijn te zijn met wat is gezegd.



Voorzitter: Aan het voorbereidingsgroepje wordt mandaat gegeven de terugkoppeling op de Kamerbrief verder op te pakken. In een kleiner overleg met de Minister wordt aangegeven hoe de verspreiding van de Kamerbrief wordt ervaren. Afgesproken wordt dat de BC-leden uiterlijk 4 mei een eerste reactie geven op de concept appreciatie. Dit kan via de AC-leden. **Actie: Allen**

De voorzitter inventariseert de stand van zaken rondom de SSRS en het oplossen van de rode hexagonen. Bestuurlijke afspraken zijn randvoorwaardelijk voor de nemen van ontwerpbesluiten.



- Limburg: Gedeputeerde Mackus: Met het Ministerie zijn goede afspraken gemaakt. Gedeputeerde Drenth geeft hetzelfde aan voor Gelderland.
- Noord-Holland: Gedeputeerde Rommel geeft aan dat ecologen LNV en Provincie op 4 mei bij elkaar zit om dit op te lossen. NH zal de uitkomst bekend maken; uitgaande van een positieve uitkomst kunnen er na 4 mei ontwerp-besluiten worden genomen.

Terugkoppeling gesprek Landsadvocaat:

5.2 Memo bespreking LTO met FI/Dr/OV/NH

N.a.v. de memo wordt door de gedeputeerden aandacht gevraagd voor het volgende: Zijn er straks nog andere partijen die ook op deze manier gesprekken willen voeren? Het moet nadrukkelijk gaan om verkennende gesprekken, er vindt geen dubbeling plaats van gesprekken van de minister met het Landbouwcollectief. Gewezen wordt op het risico voor de beeldvorming wanneer twee sessies worden georganiseerd in Noord en in Zuid-Nederland. Een goede voorbereiding voor de agenda is nodig.

Voorzitter: Met inachtneming van de genoemde punten wordt e.e.a. verder opgepakt door gedeputeerde Rommel. Gedeputeerde Rommel zal dit verder oppakken met voorbereiding van IPS en de AC-portefeuillehouders. **Actie: gedeputeerde Rommel.**

5.3 Verkennde bespreking conceptnotitie aanzet bestuurlijke afspraken

Gedeputeerde Hofstra: Het voorliggende voorstel bestaat uit twee delen in het eerste deel wordt besproken hoe we de gebiedsgerichte aanpak ingaan. In het tweede deel wordt e.e.a. geconcretiseerd en worden voorstellen gedaan voor te maken bestuurlijke afspraken. De notitie is nog niet gereed, maar er wordt om een verkennende reactie gevraagd van de BC. De BC-leden wordt gevraagd of nog zaken worden gemist/of aanvulling nodig is.

Reacties:

- [illegible]

Punt 2 over meldingen: Uitgangspunt is dat gebiedsgerichte aanpak niet gericht is op het legaliseren van zaken.

[Redacted text]

Gedeputeerde Hofstra: Herkent de opmerkingen en kan hiermee aan de slag. Merkt op dat ook aandacht nodig is voor invloed van het buitenland en wat er precies in de bestuursovereenkomst moet staan die met de Minister wordt afgesloten. Er is met dit stuk een stevige slag gemaakt; met input van de BC kan een vervolgslag wordengemaakt. Voorzitter: 7 mei volgt bespreking in de AC. Graag voor de BC de beslispunten 2 en 3 opnieuw agenderen. Ook de betrokkenheid van VNG en UvW meenemen en hierbij ook dhr. Heidema aanhaken. Nagaan of een bestuursakkoord nodig is en hiervoor een procesvoorstel meenemen. **Actie: IPS**

5.4 Monitoringsrapportage N2000

Betrokken bestuurders: Esther Rommel, Henk Jumelet.

BIJ12 heeft de monitoringsrapportage Natura 2000 (voormalige monitoringsrapportage PAS) opgeleverd op basis van de informatie uit 2019. Het betreft een feiten rapportage op basis van Voortgang herstelmaatregelen, procesindicatoren en veldbezoeken. De AC heeft positief geadviseerd.

Voorstel/gevraagd besluit:

1. De bijgevoegde Landelijke monitoringsrapportage Natura 2000 en Stikstof 2019 vast te stellen;
 2. De rapportage op de website van BIJ12 te laten publiceren;
 3. De Interprovinciale Programmaorganisatie Stikstof, in afstemming met BAC-Vitaal Platteland Natuur, voor continuering van deze rapportage opdracht te geven.
- Gedeputeerde Drenth stelt voor een passieve woordvoeringslijn op te stellen. De BC gaat akkoord met het voorgestelde besluit e.e.a. wordt aangevuld met een passieve woordvoeringslijn (tekst die op de BIJ12 website wordt geplaatst). Gedeputeerden Jumelet en Rommel krijgen hiervoor mandaat. **Actie:**

IPS/Communicatie

5.5 Lobbyaanpak

Een toelichting wordt gegeven door mevrouw Cohen Jehoram. Enkele weken geleden is de aanpak in de AC besproken. Het doel is om te informeren waar andere stakeholders mee bezig zijn. Provinciale Lobbyisten vanuit Zuid-Holland, Gelderland en Brabant zijn betrokken.

Reacties/Opmmerkingen:

- [Redacted text]
- [Redacted text]
- [Redacted text]
- [Redacted text]

Graag in de gaten houden wanneer Kamerbrief geagendeerd wordt in de Kamer, zodat er, als de BC dat wil, nog lobby kan plaatsvinden.

Mevrouw Cohen Jehoram: De lobbyisten werken in groepjes, vanuit drie Provincies zijn lobbyisten aangesloten, wanneer een andere Provincie wil aansluiten dan is men welkom. Dit is een eerste aanzet met als doel de lobby-inzet formuleren, per kans zal dit specifiek zijn. Gewezen wordt op de doorlopende agenda.

Voorzitter: Lobby wordt aangesloten bij de voorbereidingsgroep voor de reactie op de Kamerbrief. Verzocht wordt om brede afstemming plaats te laten vinden met andere lobbyisten. E.e.a. komt op een later moment terug. **Actie: IPS.**

6 Ter informatie

6.1 Lobby (ter informatie)

Gedeputeerde Drenth dankt voor de informatie en verzoekt een verdiepingsslag te maken. Welke acties volgen uit deze informatie?

Mevrouw Cohen Jehoram: Zegt toe dit op te pakken.

Voorzitter: Dit graag een volgende keer zo terug laten komen. **Actie: IPS/Lobby.**

7 Rondvraag en Sluiting

- [REDACTED]

Voorzitter: Verzoek aan de AC is om hier een advies over te geven. **Actie IPS**

Voorzitter: De komende week is recesweek. Allen veel plezier in de komende week!

7 mei 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	7 mei 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter; kernteam), A. Heidema (CdK; kernteam), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Groningen), K. Fokkinga (Fryslân), H. Jumelet (Drenthe), G.H. ten Bolscher (Overijssel), P. Drenth (Gelderland), H. Hofstra (Flevoland), H. Bruins Slot (Utrecht), E. Rommel (Noord-Holland), J. Baljeu (Zuid-Holland), A. Pijpelink (Zeeland), H. Mackus (Limburg)
Overig	█ (Overijssel), █ (IPS), █ (IPO), █ (BIJ12), █ (IPO), █ (IPO), █ (IPS; verslag)
Afwezig	R. Grashoff (NB), H. Meijdam (IPO), █ (BIJ12)

1. Opening

De voorzitter opent het overleg en heet de deelnemers welkom.

2. Appreciatie Kamerbrief Structurele Aanpak Stikstof

2.1 Presentatie Kamerbrief door █

De voorzitter deelt mee dat het de presentatie van de Kamerbrief door █ in goed overleg wordt doorgeschoven naar het BC-overleg op 19 mei. Reden is dat er dan een betere voorbereiding kan plaatsvinden en het niet alleen blijft bij een samenvatting van de brief; deze heeft iedereen immers kunnen lezen. █ zal op 19 mei ingaan op de bij de BC levende inhoudelijke vragen over de Kamerbrief. De (opmaat naar de) appreciatie van de Kamerbrief wordt in dit overleg besproken bij agendapunt 2.2.

2.2 Presentatie appreciatie Kamerbrief door thematrekker Structurele Aanpak █ en senior beleidsadviseur stikstof en Natura 2000 █

Thematrekker █ geeft een presentatie over de in het AC-overleg van 7 mei besproken concepttekst van de appreciatie van de Kamerbrief. In de AC bestaan veel inhoudelijke en praktische zorgen over de nog nader uit te werken kabinetsdoelen, onder meer ten aanzien van het realiseren van de streefwaarde (50% van de stikstofgevoelige natuurhectares onder de KDW), de beschikbaarheid van de beperkte ontwikkelingsruimte en de aanpak van 'achterstallig onderhoud'. In de presentatie gaat █ in op:

- de stand van zaken van de appreciatie per 7 mei
- de uitgangspunten en het tijdspad van de appreciatie
- de opbouw en het 'aanbodmemo' van de appreciatie
- de eerste contouren van de inleiding en de paragrafen natuur, stikstofreductie en natuurinclusieve ruimtelijke ontwikkeling.

█ (senior beleidsadviseur stikstof en Natura 2000; BIJ12) vult de presentatie van █ aan met een doorrekening van de in de Kamerbrief opgenomen emissiereductiemaatregelen. Hieruit komt naar voren dat met het maatregelenpakket van het kabinet de streefwaarde in

2030 inderdaad kan worden gerealiseerd. Tegelijkertijd betekent de kabinetsambitie dat 50% van de stikstofgevoelige natuurhectares boven de KDW zullen blijven.

In antwoord op de vraag van de heer Mackus of het RIVM bij de berekening van de autonome stikstofdaling rekening heeft gehouden met het strengere stikstofbeleid van de provincies Noord-Brabant en Limburg, geeft [REDACTED] aan dat dit niet het geval is. Spreker zal dit zekerheidshalve echter nog nagaan en de BC hierover informeren. [REDACTED]

De heer Drenth geeft aan dat de commissie-Remkes naar verwachting met een meer ambitieus rapport komt waarin waarschijnlijk ook meer aandacht wordt besteed aan de vraag hoe om te gaan bronmaatregelen en het belang van vergunningverlening.

De beide presentaties zijn als bijlagen bij dit verslag opgenomen. Ook de eerste (ambtelijke) reacties van de provincies op de conceptappreciatie worden als bijlage bij dit verslag gevoegd. - **actie [REDACTED]/IPS -**

Opzet

De BC kan zich vinden in de structuur en de inhoud van de appreciatie. Ter ondersteuning van de regierol van de provincies bepleit de heer Heidema hierbij zowel inhoudelijk als redactioneel uit te gaan van het vertellen van het proactieve, eigen verhaal van de provincies en pas daarna de zorgen en kanttekeningen van de provincies te benoemen. Dit wordt door de BC herkend en omarmd.

[REDACTED]

De heer Drenth waarschuwt ervoor om in de appreciatie geen waardeoordeel over het door vorige kabinetten gevoerde beleid te geven, maar de focus vooral te richten op de in de Kamerbrief nog weinig uitgewerkte bronnen. Omdat de provincies hierdoor blijven vastlopen in hun vergunningverlening, bepleit spreker het opnemen van een paragraaf 'vergunningverlening'.

- [REDACTED] -

Proces

Met de focus op de inbreng in het BO van 28 mei en rekening houdend met de oriënterende en besluitvormende bespreking van de appreciatie in de GS'en in twee rondes stemt de BC in met de volgende besluitvormingsroute:

1. De portefeuillehouders Structurele Aanpak en Natuur hebben het BC-mandaat om de verder uit te werken conceptappreciatie vast te stellen en deze ter verkennende bespreking voor te leggen aan de GS'en op 19 mei;
2. De terugkoppeling van de oriënterende bespreking in de GS'en op 19 mei vindt plaats in de BC van 19 mei;

3. De portefeuillehouders Structurele Aanpak en Natuur hebben het BC-mandaat om de definitieve appreciatie vast te stellen, om deze ter besluitvorming voor te leggen aan de GS'en op 26 mei;
4. De terugkoppeling van de besluitvorming van de GS'en op 26 mei vindt plaats in de BC van (uiterlijk) 28 mei.
5. De vaststelling van de definitieve appreciatie vindt plaats na het BO op 28 mei.

Lobby

Met het oog op het waarschijnlijk begin juni plaatsvindende Kamerdebat over de kabinetsbrief zullen de BC-portefeuillehouders Structurele Aanpak en Natuur nadrukkelijk bij de vaststelling van de lobbystrategie worden betrokken. De strategie zelf zal worden voorgelegd aan de BC.

- actie [REDACTED] /IPS-

3. Vaststelling agenda, voortschrijdende planning, mededelingen en uitnodigingen

3.1 Vaststellen agenda BC-overleg 7 mei

De BC stemt in met de agenda voor het BC-overleg van 7 mei.

3.2 Vaststellen voortschrijdende planning BC-overleg

- De BC neemt kennis van de voortschrijdende planning (stand van zaken: 4 mei) van de tweewekelijkse BC-overleggen. In verband met Hemelvaartsdag vindt het eerstvolgende BC-overleg plaats op 19 mei.
- Omdat het vóór het BO van 28 mei beoogde BO opkoopregeling nog steeds niet door LNV is ingepland, wordt op ambtelijk niveau navraag gedaan naar de vast te stellen datum. - actie [REDACTED] -
- Ten aanzien van het BO van 28 mei geeft de heer Drenth aan te hebben vernomen dat de minister van LNV voor dit overleg het Natuurpact wil agenderen. Spreker stelt voor om in dit kader de inzet van 3 miljard euro voor natuurherstel te bespreken. Mevrouw Pijpelink is bij de voorbereidingen betrokken.

3.3 Mededelingen

- *Terugkoppeling bestuurlijk gesprek met commissie-Remkes over Natuurherstel op 6 mei*

De heer Drenth schat in dat de denklijn van de commissie-Remkes ten aanzien van natuur(herstel) overeen komt met de denklijn van de provincies. Daarnaast staat het de commissie nu duidelijker voor ogen hoe de bevoegd gezagrol van de provincies zich verhoudt tot (de focus op) vergunningverlening en hoezeer sprake is van spanning bij het niet behalen van de normen.

- *Delen van de uitkomst van bestuurlijke afspraken over rode hexagonen in Noord-Holland (zodat alle provincies kunnen overgaan tot het nemen van ontwerpbesluiten, i.h.b. voor het SSRS bouw)*

Mevrouw Rommel geeft aan dat voor polder Westzaan op 6 mei een afwegingsmatrix is opgesteld voor de meest kansrijke maatregelen. Op basis hiervan hoeft niet gewacht hoeft te worden op nader onderzoek en

kan hierdoor op korte termijn groen licht worden gegeven voor het nemen van ontwerpbesluiten.

- *NOVI*

De provincies haken aan bij de landelijke verkenning natuurinclusieve ruimtelijke ontwikkeling, zoals voorgesteld in het memo. Namens de BC zijn de portefeuillehouders Natuur (Pijpelink en ten Bolscher) bij de kopgroep betrokken. Deze kopgroep bestaat verder uit vertegenwoordigers van de BAC RROW en de BAC VP.

3.4 *Uitnodigingen*

Er zijn geen uitnodigingen ontvangen.

4. Vaststelling verslag en acties BC-overleg 23 april

4.1 *Vaststellen verslag BC-overleg 23 april*

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 23 april zonder wijzigingen vast.

4.2 *Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 23 april*

In reactie op de wens van de heer Drenth acties niet te snel van de actiepuntenlijst af te voeren, geeft [REDACTED] aan dat diverse acties worden opgenomen in de voortschrijdende planning en daarmee niet uit beeld raken. In het vervolg zal dit expliciet in de actielijst worden aangegeven. - **actie IPS** -

5. Ter besluitvorming

Er zijn geen punten ter besluitvorming voorgedragen.

6. Ter informatie

6.1 *Media-update Kamerbrief Structurele Aanpak Stikstof 24 april*

De media-update geeft de BC geen reden tot het stellen van vragen.

6.2 *Beslisnotitie extern salderen*

De heer Drenth geeft aan dat hij als portefeuillehouder VTH niet is geïnformeerd over het (ook ter informatie) agenderen van de beslisnotitie. De voorzitter stelt vast dat de notitie nog niet ter bespreking is geagendeerd, maar voelt hierin mee. Dit punt wordt meegenomen in de evaluatie van de AC en BC. - **actie** [REDACTED] -

6.3 *Lobby/Tweede Kamer*

De BC besluit de lobbyactiviteiten op dit moment te focussen op de appreciatie van de Kamerbrief. Hierover zijn bij het betreffende punt afspraken gemaakt.

7. Rondvraag en sluiting

Omdat geen van de BC-leden gebruik maakt van de rondvraag, bedankt de voorzitter de deelnemers voor hun inbreng en sluit het overleg om 17.22 uur.

19 mei 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	19 mei 2020, 16.00-18.30 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (CdK; kernteam), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Groningen), K. Fokkinga (Fryslân), H. Jumelet (Drenthe), G.H. ten Bolscher (Overijssel), P. Drenth (Gelderland), H. Hofstra (Flevoland), H. Bruins Slot (Utrecht), E. Rommel (Noord-Holland), J. Baljeu (Zuid-Holland), A. Pijpelink (Zeeland), E. Ronnes (Noord-Brabant), H. Mackus (Limburg)
Overig	█ (Overijssel), █ (IPO), █ (IPS), █ (BIJ12), █ █ IPO), █ (IPS; verslag)
Afwezig	█ (IPO), █ (BIJ12)

1. Opening

De voorzitter opent het overleg en heet de deelnemers, waaronder de nieuwe gedeputeerde van Noord-Brabant, de heer Ronnes, welkom.

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda ongewijzigd vast.

3. Appreciatie en aanbod structurele aanpak stikstof

Ter informatie

3.1 Toelichting door en gesprek met DGS-█ over Kamerbrief structurele aanpak

DGS-█ geeft een reactie op de voorlopige appreciatie en het aanbod van provincies op hoofdlijnen over de kabinetsbrief structurele aanpak. Zij benadrukt dat de structurele aanpak de basis is voor de versterking van de natuur en de economisch ontwikkeling en dat het maatregelenpakket van de aanpak ambitieus, realiseerbaar en betaalbaar is. Omdat in de structurele aanpak veel aandacht uitgaat naar instandhouding en monitoring, reikt de streefwaarde van 50% van de hectaren onder de kritische depositiewaarde (KDW) verder dan 2030. Om te komen tot 50% in 2030 hanteert het Rijk bandbreedtes die zo ruim zijn dat, los van het bereiken van de streefwaarde, ook 20 mol voor economische ontwikkeling en het legaliseren van meldingen kan worden gerealiseerd. Daarnaast kan wellicht extra ruimte voor economische ontwikkeling gevonden worden, door de bronmaatregelen slim te implementeren. Het Rijk wil dit graag samen met de provincies doen. Ook wil het Rijk graag samen met de provincies de inrichting van vergunningverlening 2.0 oppakken.

In antwoord op de vraag van mevrouw Baljeu of extern salderen, intern salderen en verleasen voorlopig nog altijd als instrumenten moeten worden ingezet voordat de 20 mol kan worden aangesproken, bevestigt [REDACTED] dat op de ontwikkelreserve pas een beroep kan worden gedaan als er geen enkele andere voorliggende oplossing kan worden gevonden. Op basis van de constatering van mevrouw Baljeu dat indien het oplossen van de meldingen en vergunningen ook van de 20 mol afgaat, er weinig ruimte overblijft voor economische ontwikkeling, geeft [REDACTED] aan dat 11 van de 20 mol inderdaad voor de meldingen zijn gereserveerd. Indien een deel van de melding met extern salderen kan worden opgelost, ontstaat er echter automatisch ruimte voor andere economische ontwikkelingen. Dit is in ieders belang. Bovendien kan bij goede samenwerking tussen Rijk en provincies meer ruimte worden gecreëerd. In het belang van de gebiedsgerichte aanpak achten verschillende BC-leden, waaronder mevrouw Bruins Slot, het echter van groot belang dat de meldingen uit de ontwikkelruimte worden gedekt en dat de minister agrariërs per brief zekerheid biedt over de oplossingswijze en het tijdpad.

[REDACTED] extern salderen hieraan kan leveren om zo overall meer ruimte te creëren.

De heer Mackus is benieuwd naar wat het kabinet concreet voor ogen staat voor het creëren van economische ontwikkelingsruimte vóór 2030. Juist om ook vóór 2030 perspectief te bieden dienen 'oude problemen' te worden opgelost.

Mevrouw Pijpelink stelt vast dat bij het beoogde kabinetsbeleid straks gebieden, waaronder kustgebieden, zijn die boven de KDW blijven. Om te voorkomen dat deze gebieden zelf oplossingen moeten verzinnen, dient ook voor deze gebieden het vervolgtraject helder te zijn. [REDACTED] geeft hierop aan dat LNV deze gebieden in kaart wil brengen om te bezien op welke wijze maatwerk kan worden geleverd.

Met dank voor de beantwoording van de diverse vragen stelt de voorzitter vast dat het gesprek over de Kamerbrief zal worden voortgezet in het BO op 28 mei.

Ter bespreking

3.2 Bespreeknotitie appreciatie en aanbod structurele aanpak

Op weg naar de vaststelling van de appreciatie en het aanbod van de provincies ten aanzien van de structurele aanpak geven de BC-leden een terugkoppeling uit de GS-en van 19 mei. De terugkoppelingen dienen als aandachtspunten voor de nader te formuleren en in het BO op 28 mei te bespreken conceptreactie.

Mevrouw Rommel vraagt aandacht voor de oplossing van vergunningaanvragen die niet doorgaan zijn.

De heer Drenth bepleit de legalisering van de meldingen krachtiger en als een probleem dat door het Rijk dient te worden opgelost, te benoemen. Daarnaast vraagt hij om expliciete aandacht voor het feit dat bijna de hele Veluwe straks boven de KDW blijft. Deze situatie vraagt om een in het komende half jaar te bieden oplossing van het Rijk. Ditzelfde geldt voor de duingebieden in Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland.

[REDACTED]

Ten slotte acht de heer Drenth het verstandig om in de tekst niet alleen aandacht uit te laten gaan naar uitwerkingen door middel van de NOVI, maar ook aan te geven dat bijna alle provincies een POVI hebben en dat deze voor de provincies evengoed uitgangspunten voor de gebiedsprocessen zijn.

De heer Ronnes geeft aan dat de tekstversie vanwege de bestuurswisseling nog niet in de GS van Noord-Brabant is besproken. Hij is het echter eens met het neerleggen van de verantwoordelijkheid van het Rijk voor het oplossen van de meldingen.

Behalve voor meldingen vraagt mevrouw Bruins Slot ook aandacht voor het helder regelen van andere vrijstellingen en oude PAS-problemen. Ook vraagt zij om in de reactie te benadrukken dat verdere bronmaatregelen nodig zijn om tot een echt houdbare aanpak voor natuur te komen. Ten slotte stelt zij dat wanneer er extra eisen zijn, er extra geld nodig is.

De heer Mackus benadrukt dat er meer in het geding is dan alleen de meldingen. Omdat oplossingen via extern salderen onwenselijk zijn, moet gekeken worden naar verdergaande bronmaatregelen om meer economische ruimte mogelijk te maken. Daarnaast vraagt de heer Mackus om ook aandacht te besteden aan hydrologie. In de zandgronden is water immers een nog groter probleem dan stikstof.

Mevrouw Baljeu ziet met betrekking tot de opkoopregeling graag aandacht voor innovatieruimte, zowel in de agrarische sector als in andere sectoren.

De heer Jumelet geeft aan dat als gevolg van deposities van buiten de provincie Drenthe in 2030 in Drenthe veel rood kleurt. De inzet van stikstofgelden dienen nadrukkelijk resultaat op te leveren; dit lijkt nu niet het geval.

De heer Ten Bolscher stelt dat de oostzijde van Overijssel veel negatieve invloed ondervindt van zowel het buitenland als van verdroging. Duidelijk moet zijn dat een gebiedsgerichte aanpak alleen een succes kan worden als het onderliggende fundament stevig is. Hiervoor moeten oude problemen worden opgelost, zekerheden ontstaan. Dit mag best stevig verwoord worden in de reactie.

Mevrouw Pijpelink vraagt nogmaals aandacht voor gebieden die qua KDW achterblijven en ondersteunt de aandacht voor de meldingen.

De heer Hofstra bepleit eenheid uit te stralen, zowel ten aanzien van het belang van het bieden van heldere oplossingen voor de meldingen en vrijstellingen als ten aanzien van de heldere inzet van het Rijksinstrumentarium.

Voor de volgende ronde zal ook een voorstel voor lobby en communicatie worden bijgevoegd.

– actie 1: Mirjam –

De resterende route luidt als volgt:

- Terugkoppeling van de besluitvorming van de GS-en op 26 mei in het vooroverleg van de BC op 28 mei;
- Vaststelling van de definitieve appreciatie en het aanbod in de GS-en van 2 juni of 9 juni.

4. Ter bespreking

4.1 Voorbereiding BO 28 mei

De BC-leden stemmen in met het voorstel van de voorzitter, die het BO technisch zal voorzitten, om de woordvoerderschappen in het BO op 28 mei als volgt te verdelen:

- Legalisering meldingen: P. Drenth
- Kamerbrief structurele aanpak: J. Baljeu
- Gebiedsgerichte aanpak: H. Hofstra
- Voortgang programma natuur: A. Pijpelink
- Voortgang extern salderen: K. Fokkinga
- Gerichte opkoop: H. Bruins Slot
- Stikstofwet: H. Mackus
- Update stikstofregistratiesysteem: H. Jumelet of E. Rommel

4.1.1 Legalisering meldingen

Op voorspraak van de heer Drenth volgt de BC het advies van de AC om met de in de notitie opgenomen beslispunten in te stemmen. De BC acht de notitie voldoende helder om de inbreng in het BO op te baseren.

4.1.2 Contouren bestuurlijke afspraken gebiedsgerichte aanpak

Met het oog op het in juni kunnen maken van bestuurlijke afspraken acht de BC het in de bespreking in het BO van belang om naar juni toe een haalbare procesplanning vast te stellen, scherpe afspraken te maken over de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het Rijk en de provincies en ruimte te scheppen voor maatwerkoplossingen.

4.1.3 Appreciatie en aanbod Structurele Aanpak

De inhoudelijke bespreking van de appreciatie heeft plaatsgevonden bij agendapunt 3.2. De vaststelling van de definitieve appreciatie en het aanbod vindt plaats in de GS-en van 2 juni of 9 juni.

4.1.4 Voortgang programma Natuur

Op voorspraak van mevrouw Pijpelink stemt de BC in met de inbreng in het BO conform de in de notitie opgenomen opzet van het programma en de te maken afspraken op hoofdlijnen over de ambitie, opgave en samenwerking. De BC wil graag duidelijkheid over de beschikbaarstelling van de middelen, bij voorkeur via het Provinciefonds omdat de verantwoordelijkheden voor de natuur bij de provincies liggen. In de notitie wordt 'goede instandhouding' vervangen door 'gunstige instandhouding'. – PM [REDACTED] –

4.1.5 Voortgang extern salderen

De BC acht extern salderen een belangrijk instrument om te gaan toepassen en ook de sectoren (inclusief de agrarische sector) onderkennen de toegevoegde waarde van het instrument. Wel dient te worden voorzien in waarborgen voor een zorgvuldige openstelling en uitvoering. De waarborgen zijn in beginsel (vergaand) geregeld, met uitzondering van de melding door initiatiefnemers bij de provincie. [REDACTED]

Extern salderen vraagt daarnaast om provinciale inkleuring en een met de minister af te stemmen tijdlijn. Inzet van de BC is dat provincies extern salderen niet eerder openstellen dan na kennisneming van het advies van de commissie-Remkes en de debatresultaten over de structurele aanpak in de Tweede Kamer. [REDACTED]

4.1.6 Gerichte opkoop

De BC verleent de BC-portefeuillehouders Hofstra en Bruins Slot het gespreksmandaat voor de bespreking van de notitie in het afzonderlijke BO

Opkoop op 26 mei. In het overleg zal vooral aandacht uitgaan naar de voorfinancieringskosten (niet zijnde cofinanciering) en naar de (beperkte) effectiviteit van de opkoop van dierrechten. De BC benadrukt dat innovatie een belangrijker plek moet innemen; afgesproken wordt na te gaan of hier de volgende tranche middelen voor kunnen worden gereserveerd.

4.1.7 Update stikstofregistratiesysteem

Aan de hand van een Powerpointpresentatie geeft Tjeerd van den Heuvel een toelichting op de stand van zaken van het stikstofregistratiesysteem. De presentatie zal als bijlage bij dit verslag worden toegevoegd.

Uitwerking vindt plaats in overleg met de portefeuillehouders; de BC wordt op de hoogte gehouden.

De BC wil vóór het BO op 28 mei met het Rijk een woordvoeringslijn hebben over wat er aan de hand is en waarom er nog geen vergunningen worden afgegeven. – **PM Luc** –

4.1.8 Stikstofwet

De BC ondersteunt de ambtelijke reactie. Zowel de wettekst als de AmvB's zijn nodig om een oordeel te kunnen geven (en niet in dezelfde situatie te komen als bij de Omgevingswet). De BC stemt ermee in om de woordvoering tijdens het BO te laten plaatsvinden door de portefeuillehouders structurele aanpak. Verder benadrukt zij dat het van belang is hierover in gesprek te blijven met het Rijk.

4.1.9 Aanpassing provinciale beleidsregels

Op advies van de AC stemt de BC in met de in de notitie opgenomen besispunten.

5. Mededelingen, voortschrijdende planning en uitnodigingen

5.1 Vaststellen voortschrijdende planning BC-overleg

De BC neemt de voortschrijdende planning van de eerstvolgende tweewekelijkse BC-overleggen voor kennisgeving aan.

5.2 Mededelingen

Omdat de warme sanering varkenshouderij voorschrijft dat bij sanering alle rechten (dus zowel stikstof- als dierrechten) moeten worden ingenomen, wordt een nieuwe start van deze bedrijven bemoeilijkt. Daarom vindt overleg plaats om een deel van de stikstofruimte onder voorwaarden te benutten voor een doorstart. Hierover vindt op dit moment overleg plaats met het Rijk.

5.3 Uitnodigingen

Er zijn geen uitnodigingen ontvangen.

6. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 7 mei

6.1 Vaststellen verslag BC-overleg 7 mei

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 7 mei ongewijzigd vast.

6.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 7 mei

De BC neemt de stand van zaken van de uit het BC-overleg van 7 mei voortvloeiende acties voor kennisgeving aan.

7. Ter informatie

De BC neemt kennis van de bij de onderstaande agendapunten behorende documenten.

7.1 Media-update

7.2 Feitelijke vragen Kamerbrief Structurele Aanpak Stikstof 24 april

7.3 Politieke agenda

7.4 Schriftelijke vragen stikstofbeleid kabinet (SP; 8 mei)

8. Rondvraag en sluiting

Met het oog op de Kamerbehandeling van de kabinetsbrief structurele aanpak vraagt de heer Drenth aandacht voor het voorbereiden van de lobbystrategie. De voorzitter geeft aan dat de lobbyisten hier reeds mee aan het werk zijn.

Op uitnodiging van VNO-NCW voeren de BC-leden Baljeu en Mackus op 20 mei een gesprek met VNO-NCW. Een terugkoppeling naar de BC volgt.

In antwoord op de vraag van mevrouw Bruins Slot naar de stand van zaken van de provinciebrede gesprekken met LTO geeft mevrouw Rommel aan dat de brainstormsessie Noord over extern salderen en verloedering plaatsvindt op 25 mei. De brainstormsessie Zuid vindt in juni plaats. Mevrouw Bruins Slot wijst op het belang van een gezamenlijke en eenduidige inbreng ten aanzien van een aantal issues (zoals hoe om te gaan met meldingen);

[REDACTED] Mevrouw Rommel stelt de BC van de opzet en de inkadering van de overleggen op de hoogte.
– **actie 3: Esther** –

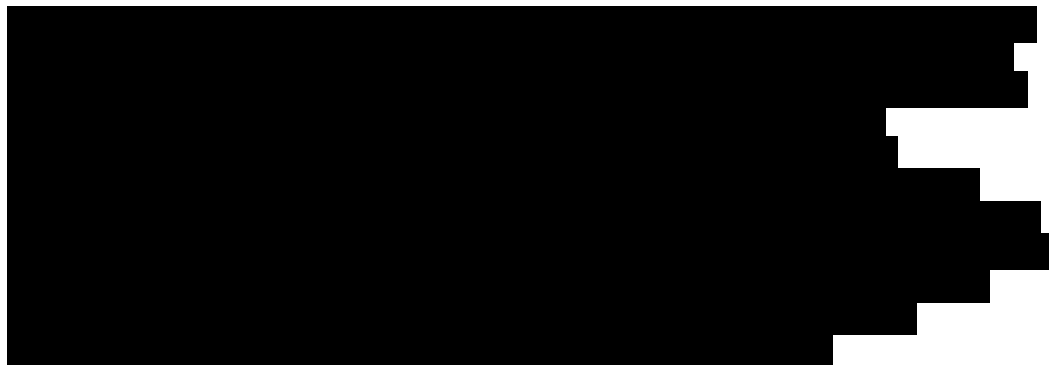
Op verzoek van de heer Ten Bolscher zal de evaluatie van de aanpassing van de beleidsregels worden geagendeerd in de AC. Het agendapunt wordt opgenomen in de langetermijnplanning – **actie 4: IPS** –

De heer Hofstra geeft aan dat de provincie Flevoland een vergunningaanvraag heeft ontvangen voor beweiden. Op zijn vraag of andere provincies hier ook ervaring mee hebben geeft de heer Ten Bolscher aan dat Overijssel ooit een vergunningsverzoek heeft ontvangen voor het beweiden van biologische kippen.

De voorzitter bedankt de BC-leden voor hun inbreng en sluit het overleg om 18.30 uur.

Dit heeft door de coronasituatie niet eerder kunnen plaatsvinden.
– actie DGS-IPS –

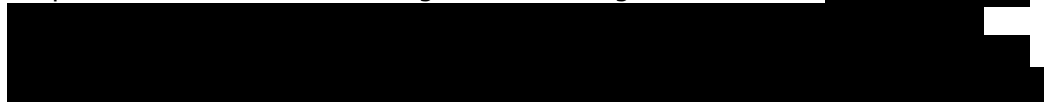
Onder voorwaarde van een zorgvuldige voorbereiding zet de BC zich ervoor in om in het BO van 9 juli bestuurlijke afspraken over de gebiedsgerichte aanpak en extern salderen in samenhang met de legalisering van meldingen concluderend te bespreken. In het belang van een zorgvuldige besluitvorming vindt bespreking in de GS-en vervolgens na het zomerreces plaats.



3.3 Appreciatie en aanbod structurele aanpak stikstof

3.3.1 Tekst appreciatie en aanbod structurele aanpak

De BC ziet goede mogelijkheden om de brief, het nieuwsbericht en de lobbystrategie nauwer op elkaar af te stemmen. Omdat de provincies niet bij de totstandkoming van de kabinetsbrief betrokken zijn geweest, acht de BC de positief-kritische toonzetting van de brief goed in balans.



De BC verleent de portefeuillehouders Baljeu en Mackus mandaat om voor de aanpassing en afstemming van de brief en het nieuwsbericht zorg te dragen.

Na aanpassing en onderlinge afstemming van de brief en het nieuwsbericht legt de BC de brief ter concluderende bespreking voor aan de GS-en van 9 juni. Na een globale toetsing aan het op 8 juni te verwachten advies van de commissie-Remkes kan de brief - bij instemming van de GS-en - (op zijn vroegst) op 10 juni naar de minister worden verzonden.

3.3.2 Lobbystrategie

De BC wenst haar lobbystrategie meer in lijn te brengen met de appreciatie- en aanbodbrief van de provincies. Uitgaande van het op 16 juni plaats te vinden Kamerdebat over de brief van de minister van 24 april, stemt de BC in met het volgende week versturen van een position paper naar de Kamer. Indien het advies van de commissie-Remkes ondersteunend is aan de brief, kan dit in de position paper worden meegenomen. Bij een te zeer afwijkende

lijn brengen de gemandateerde portefeuillehouders Baljeu en Mackus de lobbyinbreng voor de Kamer terug in de BC. Hiervoor zal zekerheidshalve een overlegmoment worden gereserveerd. – **actie Baljeu en Mackus** – Gezien de beperkte tijd tussen het verschijnen van het advies van de commissie-Remkes en het Kamerdebat zal de minister van LNV alleen op hoofdlijnen op het advies reageren.

De BC acht het niet raadzaam om naast het advies van de commissie-Remkes ook de stikstofwet aan de position paper te koppelen. Dit kan tzt als de wet in procedure wordt gebracht.

3.4 Update Stikstofregistratiesysteem

De BC stemt in met het advies van de AC om het advies te toetsen aan het zichtjaar 2030. Het moet voor het rijk wel helder zijn dat dit consequenties heeft voor de planning.

De vergunninglijn mobiele werktuigen (< 0,05 mol niet vergunningplichtig zijn (mandje 1) is eerder besproken in het kader van een BO. Zuid-Holland zal het voorstel om deze lijn toe te passen, in GS bespreken. Deze behoefte is er niet bij andere provincies.

De BC heeft begrip voor het uitstellen van de datum voor het ontvankelijk maken van aanvragen die nu niet-ontvankelijk zijn verklaard van 15 juni naar 1 juli. Wel stelt de BC dat dit uitstel het voor de provincies nog urgenter maakt om zowel naar de PS-en en direct betrokkenen als naar de Kamer toe helder te communiceren waarom de provincies de vergunningen nu niet verlenen en dat de vergunningverlening nog niet open staat omdat het Rijk hiervoor nog het nodige heeft te doen. De BC stemt in met het voorstel van de voorzitter om dit per Statenbrief te doen en deze vóór versturen af te stemmen met DGS. Ook dient aandacht uit te gaan naar een zorgvuldige woordvoeringslijn.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

Voor het direct kunnen volgen van de presentatie van het advies van de commissie-Remkes, op 8 juni om 14.00, stuurt IPS de BC-leden een directe link naar de livestream. Ook ontvangen de BC-leden een reminder voor het Kamerdebat op 16 juni. – **actie IPS** –

Mevrouw Rommel bericht dat de gemeenten Bergen en Schagen - tegen de beleidsregels van de provincie in - een drempelwaarde gebruiken. Deze gemeenten stellen zich op het standpunt dat wanneer uit een voortoets of ecologische beoordeling blijkt dat er geen significante negatieve effecten van een activiteit of ontwikkeling op een Natura2000-gebied te verwachten is, zij geen vergunning of toestemming van de wet natuurbescherming verwachten. Mevrouw Rommel stelt hierover voor het eerstvolgende BC-overleg een memo op. – **actie Rommel** –

Op voorstel van de heer Hofstra besluit de BC onderling afstemming te zoeken over de eventuele deelname van provincies aan een natuuronderzoek stikstofdepositie van de UvA in samenwerking met het Mesdagfonds.

Naar aanleiding van een verzoek van een Statenfractie die inzage wil hebben in de verslagen van de BC Stikstof, beziet mevrouw Bruins Slot met juristen van de provincie Utrecht en het IPO wat de passende mogelijkheden hiertoe zijn. Zij bericht de BC over de resultaten. – **actie Bruins Slot** –

4.2 Vaststellen voortschrijdende planning BC-overleg

De BC stemt in met het voorstel van de voorzitter om - in overleg met het ministerie van LNV - na het zomerreces een BO-frequentie van eens in de zes à acht weken aan te houden en hier de agendaplanning op in te richten.

Op 9 juli vindt het laatste BO vóór het zomerreces plaats, op dezelfde dag gevolgd door een in kleiner verband plaatsvindend BO Natuur. Ter voorbereiding van het BO op 9 juli wordt op 2 juli een nieuw BC-overleg ingepland. – **actie IPS** –

5. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 19 mei

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 19 mei

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 19 mei ongewijzigd vast.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 19 mei

De BC neemt de stand van zaken van de uit het BC-overleg van 19 mei voortvloeiende acties voor kennisgeving aan.

6. Ter informatie

De BC neemt kennis van de bij de onderstaande agendapunten behorende documenten.

6.1 IPO-inbreng internetconsultatie wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering

6.2 Media-update

6.3 Politieke agenda

6.4 Nieuwsbericht brainstormsessie noordelijke provincies

7. Rondvraag en sluiting

In antwoord op het verzoek van mevrouw Bruins Slot om vaart te maken met het onderzoeken van een beleidsregel die innovatie bij intern salderen beter faciliteert, geeft [REDACTED] aan dat in het AC-overleg van 4 juni is afgesproken een parallelopdracht aan de werkgroep industrie toe te voegen. Hoewel dit vraagt om

extra capaciteit, kan de opdracht waarschijnlijk op korte termijn worden gestart.

Op verzoek van mevrouw Rommel zegt de heer Ronnes toe op korte termijn een af te stemmen over de opkoop van een boerderij in Noord-Holland door Noord-Brabant.

De voorzitter bedankt de BC-leden voor hun inbreng en sluit het overleg om 17.35 uur.

9 juni 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	9 juni 2020, 17.00-17.30 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (voorzitter), A. Smit (secretaris), T. Bovens (kernteam) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	██████████ (Ov), ██████████ (IPO), ██████████ (IPS), ██████████ (IPS; verslag)
Afwezig	A. Heidema (CdK; kernteam), ██████████ (BIJ12)

1. Opening

De voorzitter opent het overleg en heet de deelnemers welkom.

2. Vaststelling agenda

Gezien het korte tijdsbestek van het overleg beperkt de BC haar overleg tot het bespreken van de eindformulering van de brief, de woordvoeringslijn en de lobbystrategie ten aanzien van de structurele aanpak (agendapunt 4.3) en de woordvoeringslijn voor het advies van de Adviescommissie Stikstofproblematiek (commissie-Remkes; agendapunt 4.2).

De presentatie van de hoofdpunten van het advies van de Adviescommissie Stikstofproblematiek en de routing van de inhoudelijke adviesreactie worden opnieuw geagendeerd voor het BC-overleg op 18 juni.

4. Ter bespreking

Appreciatie en aanbod structurele aanpak stikstof (Kamerbrief 24 april)

4.3 Brief, woordvoeringslijn en lobbystrategie Kamerbrief

De BC bespreekt de relatie met het advies van de commissie-Remkes dat op 8 juni is verschenen. Voor een aantal GS-en is de huidige passage hierover niet toereikend. De BC bespreekt een aantal concrete tekstvoorstellen en vraagt de ph-ers dit nader uit te werken. ██████████

De stukken worden in overleg met de ph-ers conform bovenstaande opmerkingen aangepast en per mail voor akkoord voorgelegd aan de BC.

De BC handhaaft de in het BC-overleg van 4 juni vastgestelde lobbystrategie.

Resterende route:

Na instemming van de BC-leden met de in de teksten aangebrachte wijzigingen (10 juni, 10.00 uur) wordt de brief door de BC-voorzitter ondertekend en naar de minister van LNV verzonden.

De woordvoeringslijn blijft onder embargo tot 10 juni 12.00 uur mits de brief op dat moment daadwerkelijk is verzonden.

IPO-reactie op advies Adviescommissie Stikstofproblematiek (commissie-Remkes)

4.2 Verdieping woordvoeringslijn (bijlage)

De BC besluit de passieve woordvoeringslijn aan te vullen met de zinsnede dat het advies van de commissie-Remkes de door de provincies in de reactie op de Kamerbrief structurele aanpak verwoorde zorgen niet heeft weggenomen.

6. Rondvraag en sluiting

Hier wordt geen gebruik van gemaakt.

18 juni 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd 18 juni 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie Via Teams
Deelnemers F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (adviseur)
H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li), M. van Gruijthuijsen (agendapunt 3.1)
Overig [redacted] (Ov), [redacted] (IPO), [redacted] (IPS), [redacted] (Ov; i.v.m. agendapunt 4.1), M. Gildemacher (IPO), P. van Oort (IPS; verslag)
Afwezig A. Smit (secretaris), [redacted] (BIJ12)

1. Opening

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg van 18 juni ongewijzigd vast.

3. Ter informatie

3.1 Toelichting urgente regionale economische knelpunten stikstof

Met als doel vanuit de coronacrisis te investeren in het herstel van de Nederlandse economie constateren het ministerie van EZK en de IPO-portefeuillehouders Economie een tekort aan bestuurlijke aandacht voor de industrie. Ter onderbouwing van het investeringsbelang en ter vergroting van de aandacht voor de industrie stellen BAC-RE-voorzitters Van Hijum en Van Gruijthuijsen op verzoek van het ministerie van EZK een lijst op van industrie-investeringen die door gebrek aan stikstofruimte nu geen doorgang vinden.

De BC onderschrijft het belang van stikstofruimte voor de industrie.

[redacted]

[redacted] e lijst dient zich te beperken tot de industrie.

De BC stemt in met het voorstel van de voorzitter om de portefeuillehouders VTH bij de systematiek van de lijst te betrekken en met de afspraak dat deze inbreng via de BAC-RE naar EZK en via BC naar LNV wordt doorgeleid. Hierover wordt door de beide secretarissen geschakeld.

4. Ter bespreking

4.1 Eindadvies commissie-Remkes

██████████, AC-lid en als IPO adviseur verbonden aan de Adviescommissie Stikstofproblematiek (commissie-Remkes), geeft een korte presentatie over de hoofdpunten van het eindadvies van de commissie-Remkes.

De BC neemt kennis van zowel de op 17 juni door de minister van LNV aan de Kamer gezonden brief met de kabinetsreactie op het advies van de commissie-Remkes als van het op 18 juni plaatsvindende Kamerdebat over natuurherstel en economie. Aanstane dinsdag wordt er over de moties gestemd, de BC wordt over de uitkomst in het volgend overleg op de hoogte gebracht. – **actie IPS** /  –

Voor wat betreft het uitbrengen van de IPO-reactie op het advies van de commissie-Remkes koerst de BC – in afwijking van het eerder genomen besluit – aan op het op korte termijn uitbrengen van een gezamenlijke reactie, die aansluit op de eerder gestuurde appreciatie op de Kamerbrief. Met mandaat van de BC bereiden de portefeuillehouders Structurele Aanpak, Natuur en VTH de IPO-reactie voor. Inzet is het gereed hebben van een annotatie voor het BO op 9 juli en de definitieve reactie snel daarna vast te stellen. De GS-en zullen al dan niet via extra procedures bij de vaststelling worden betrokken.

4.2 Voorbereiding BO 9 juli

In overleg met het ministerie van LNV worden de onderwerpen structurele toestemmingsverlening en regionale drempelwaarde niet voor het BO van 9 juli geagendeerd.

Voor de bespreking van de resterende onderwerpen vindt - als extra tussenstap naar de GS-en van 30 juni - op 25 juni een extra BC-overleg plaats. Voor dit extra overleg wordt ook de woordvoerdersverdeling geagendeerd.

Ten aanzien van de gerichte opkoopregeling stemt de BC in met de door mevrouw Bruins Slot voorgestelde terugvaloptie om de eerste batch van 50 miljoen euro met proceskosten zeker te stellen en de tweede batch later te bespreken. Met deze inzet kunnen provincies van start gaan met de gerichte opkoop en vergroten de provincies de kans om in de planning gelijk op te lopen met extern salderen.

De BC tracht nog vóór de zomer met de minister tot zorgvuldige voorbereide afspraken te komen. Op basis van de vandaag in de AC besproken aangepaste notitie over extern salderen wordt de notitie verder aangepast en volgende week aan de BC voorgelegd.

4.3 Update Stikstofregistratiesysteem

De BC besluit op advies van de AC het voorstel voor het opstellen van een informatiememo voor de Staten over de voortgang van de vergunning-

verlening voor woningbouw en een zevental MIRT-projecten op dit moment voor kennisgeving aan te nemen en niet te agenderen voor de Staten. [REDACTED] merkt op dat het opgestelde memo zijn werking heeft gedaan door de stand van zaken voor alle provincies inzichtelijk te maken; 1 juli is een deadline voor zowel het afronden van de ecologische onderbouwing als het definitief ontvankelijk maken van aanvragen. In de BC van 2 juli volgt een update over de verdere planning van de vergunningverlening (die ook staat weergegeven in het memo).

De voorzitter benadrukt dat de provincies vanzelfsprekend vrij zijn om ook nu al feitelijke informatie over de voortgang van de vergunningverlening met de Staten te delen.

5. Mededelingen en voortschrijdende planning

5.1 Mededelingen

De routing van extern salderen is door de BC besproken bij agendapunt 4.2.

5.2 Vaststellen voortschrijdende planning BC-overleg

Naast de toevoeging van het extra BC-overleg op 25 juni stemt de BC in met de waarschijnlijk op 25 dan wel 26 augustus doen plaatsvinden van het lang voorziene informele 'get together' met de minister van LNV. Nadere gegevens over deze bijeenkomst volgen. – **actie IPS** –

6. Vaststelling verslagen en actiepunten BC-overleggen 4 juni en 9 juni

6.1 Vaststellen verslagen BC-overleggen 4 juni en 9 juni

De BC stelt de verslagen van de BC-overleggen van 4 juni en 9 juni ongewijzigd vast.

6.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 4 juni

De BC stemt in met de stand van zaken van de in de actielijst opgenomen acties.

7. Ter informatie

7.1 Hoofdpunten eindadvies commissie-Hordijk

[REDACTED] geeft aan dat het advies van de commissie-Hordijk zeer wetenschappelijk-technisch van aard is en veel impact kan hebben. Er is, samen met DGS en andere bevoegde gezagen, een nadere analyse nodig. Mede met het oog op de bespreking van het advies van de commissie-Hordijk in het BO wordt een kort memo met betrekking tot de vergunningverlening in relatie tot het advies opgesteld. Dit in verband met de uitspraken van de commissie-Hordijk over Calculator.

7.2 Media-analyse

7.3 Politieke agenda

IPS is in afwachting van de informatie van DGS over de status van de in het overzicht opgenomen, vóór de zomer te verschijnen, brief van de minister van LNV over extern salderen. – **actie IPS** –

Ten aanzien van het BO Natuur is een lobbydocument opgesteld. Dit document wordt voorgelegd aan de BAC VP. – **actie IPO / [REDACTED]** –

7.4 Inbreng Kamerdebat 18 juni over natuurherstel en economie

7.4.1 Inbreng VNG

7.4.2 Inbreng VNO-NCW, MKB Nederland en LTO Nederland

8. Rondvraag en sluiting

Conform de besluitvorming in de BAC-VP pleit de heer Hofstra ervoor bij het bespreken van het in het IPO-bestuursoverleg van 25 juni geagendeerde programma Natuur een brede scope te behouden. De heer Drenth geeft hierop aan dat in de in het bestuursoverleg voorliggende notitie aandacht uitgaat naar Natura 2000-gebieden en niet alleen naar stikstofgevoelige gebieden.

Mevrouw Baljeu geeft aan dat het overleg met LTO Noord, LTO Zuid, VNO-NCW, MKB Nederland en LTO Nederland een vervolg krijgt. Zij zal de BC over de vorm, de inhoud en het resultaat informeren. – **actie Jeanette Baljeu** –

De heer Drenth bericht dat binnenkort in GS Gelderland een pakket gebiedsplannen voorligt. Eén van de maatregelen betreft een innovatie- en uitkoopregeling voor de kalversector waarmee de provincie kalverhouders wil verleiden om leegstaande stallen niet opnieuw te vullen. De heer Drenth zal de BC nader over het maatregelenpakket informeren. – **actie Peter Drenth** –

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	25 juni 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (adviseur), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (FI), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	■■■■■■ (Ov), ■■■■■■ (IPO), ■■■■■■ (IPS), ■■■■■■ (IPO), ■■■■■■ (IPS; verslag)
Afwezig	■■■■■■ (BIJ12)

3.1.2 Bestuurlijke afspraken gebiedsgerichte aanpak

Op basis van het positieve advies van de AC en de positieve grondhouding van met ministerie van LNV heeft de BC vertrouwen in het maken van bestuurlijke afspraken over de gebiedsgerichte aanpak. Als aanvulling op de in de notitie genoemde afspraken wenst de BC - analoog aan de afspraken over extern salderen - ook nadrukkelijk(er) afspraken te maken over het naar elkaar toe melden van opkoop-gerelateerde activiteiten van het Rijk die provincies raken - vergelijkbaar met hoe provincies onderling afspraken hebben gemaakt.

In reactie op het voorstel van de heer Fokkinga om ook het afronden van de realisatie van Natura 2000-gebieden aan de opgaven van de gebiedsgerichte aanpak toe te voegen, geeft de mevrouw Pijpelink aan dat deze opgave wordt besproken in het BO programma natuur en in de BAC-VP. De opgave zal tzt landen in de gebiedsaanpakken.

3.1.3 Extern salderen

De BC wenst in te zetten op het in gezamenlijkheid met het Rijk maken van afspraken over de randvoorwaarden voor extern salderen. Tegelijkertijd constateert de BC dat er onderling verschillen bestaan ten aanzien van (de termijn van) het openstellen van extern salderen. Zo wensen Gelderland en Drenthe extern salderen vooralsnog niet zonder voldoende verankering, provinciale sturing en ruimtelijke borging open te stellen (de per e-mail aan de voorzitter gerichte motivering van Drenthe wordt onder de BC-leden verspreid), zijn Noord-Holland en Friesland over extern salderen nog in gesprek met verschillende sectoren en zien Noord-Brabant, Groningen en Overijssel uit naar het zo snel mogelijk na het zomerreces openstellen van extern salderen.

Om tot een gezamenlijke inbreng in het BO te komen, stemt de BC in met het voorstel van de voorzitter om op 27 juni met een aantal BC-leden informeel overleg te voeren over de door de provincies gedeelde randvoorwaarden voor extern salderen. Dit overleg wordt gevolgd door een extra BC-overleg op 29 juni, het voorleggen van het dan te bepalen BC-advies aan de GS-en van 30 juni en het vaststellen van de definitieve inbreng in het BC-overleg van 2 juli.

3.1.4 Legaal houden meldingen

De BC stemt op advies van de AC in met de in de notitie opgenomen beslispunten. Hierin is opgenomen dat het Rijk de primaire verantwoordelijkheid draagt voor het legaal houden van meldingen en dat provincies het Rijk waar nodig ondersteunen.

De BC stemt in met het voorstel van de heer Jumelet om in het BO de zorgplicht van het Rijk voor het oplossen van ook andere aan de PAS gerelateerde zaken te benadrukken. Het hiervoor in de notitie opgenomen tekstdeel over andere te legaliseren activiteiten dan de meldingen geeft hiervoor voldoende aanknopingspunten.

3.1.5 Gerichte opkoopregeling

Met complimenten voor het bereikte resultaat stemt de BC in met de in de notitie opgenomen beslispunten. De BC acht het wenselijk om snel van start te kunnen gaan met een eerste batch van 50 mln waarin de provincies alleen bijdragen aan de proceskosten. Voor een tweede tranche van 50 mln zijn de provincies bereid ook voorfinanciering van de restwaarde van de aankoop op zich te nemen.

De BC besluit dat het trekkingsrecht van de eerste tranche van € 100 mln plaatsvindt op basis van de verdeelsleutel van de commissie-Jansen II (natuuropgave voor PAS/Natura 2000). Deze - door de provincies zelf te bepalen - verdeelsleutel wordt na de eerste tranche (extern) geëvalueerd. Gedurende het proces wil de BC de aanvragen voor de regeling monitoren.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

Bereikbaarheid zomerreces

Gedurende het zomerreces zullen altijd één of meer kernteamleden voor de BC beschikbaar zijn. De bereikbaarheid van de andere BC-leden in het zomerreces wordt geïnventariseerd. – **actie IPS** –

Informeel diner met de minister

Het informele diner met de minister van LNV vindt plaats op 25 of 26 augustus. IPS stelt de BC op korte termijn de hoogte van de definitieve datum en de opzet van het diner en inventariseert de beschikbaarheid van de BC-leden. – **actie IPS** –

4.2 Vaststellen voortschrijdende planning BC-overleg

De BC stemt in met de met de minister afgestemde data voor de BO's na de zomer: 1 oktober en 10 december en zal de eigen planning daarop aanpassen.

5. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 18 juni

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 18 juni

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 18 juni ongewijzigd vast.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 18 juni

De BC maakt geen opmerkingen over de in het actielijstje opgenomen acties.

6. Ter informatie (bijlagen)

6.1 Reactie op advies commissie-Hordijk

Ter voorbereiding op de bespreking van het advies van de commissie-Hordijk in het BO bespreekt de BC op 2 juli een korte notitie over de relatie tussen de vergunningverlening advies.

6.2 Evaluatie AC/BC

De tussenevaluatie van de AC en BC wordt geagendeerd in het eerstvolgende BC-overleg na het zomerreces.

6.3 Media-analyse

De BC neemt kennis van de media-analyse.

6.4 Kamerstukken

De BC neemt kennis van de Kamerstukken.

6.5 Politieke agenda

De BC neemt kennis van de politieke agenda.

6.6 Terugkoppeling AO Natuur

De BC stemt in met het voorstel van mevrouw Pijpelink om de minister van LNV formeel (in het BO) en informeel excuus aan te bieden voor het onbedoeld niet delen van de position paper van de provincies met betrekking tot het op 22 juni plaatsgevonden AO.

6.7 Terugkoppeling Kamerdebat 18 juni over natuurherstel en economie

De ingediende moties, de appreciatie van de moties en de stemmingsuitslagen van de moties zijn met de BC gedeeld.

7. Rondvraag en sluiting

In antwoord op de vraag van mevrouw Baljeu over de redeneerlijn mobiele voertuigen geeft [REDACTED] aan dat de AC hierover twee keer heeft gesproken en dat Zuid-Holland de redeneerlijn ook in de GS-en heeft ingebracht.

[REDACTED]

De heer Hofstra informeert of ook andere provincies dan Flevoland een brief van de jongerencollectieven van de boeren hebben ontvangen met betrekking tot extern salderen. Indien dit het geval is, pleit de heer Hofstra voor het afstemmen van de beantwoording. – **actie IPS** –

29 juni 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	29 juni 2020, 10.00-11.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (adviseur) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	██████ (Ov), ██████ (IPS), ██████ (IPS; verslag)
Afwezig	A. Heidema (adviseur), A. Pijpelink (Ze), A. Smit (secretaris), ██████ (IPO), ██████ ██████ BIJ12)

1. Opening

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg van 29 juni ongewijzigd vast, inclusief het direct vóór opening van het overleg door mevrouw Bruins Slot ingebrachte agendapunt 3.1.2.

3. Ter bespreking

3.1 Voorbereiding BO 9 juli

3.1.1 Extern salderen

De BC spreekt haar waardering uit voor de op basis van het op 27 juni plaatsgevonden informele overleg opgestelde notitie 'Randvoorwaarden openstellen extern salderen met veehouderijen'. Dit neemt niet weg dat verschillende BC-leden vragen houden bij het moment van het al dan niet door de provincies gezamenlijk openstellen van extern salderen en de hierbij te hanteren onderlinge en externe communicatie.

Met de inzet om in het BO van 9 juli een gezamenlijk standpunt in te nemen besluit de BC (het moment van) het al dan niet gezamenlijk openstellen van extern salderen pas na het BO te bespreken. Daarnaast besluit de BC de aan de GS-en voor te leggen notitie (samen met elementen uit de eerder in de AC besproken notitie) op verschillende onderdelen aan te vullen:

Rekening houdend met een gefaseerde opstelling én de provinciegrenzen overschrijdende werking van extern salderen adviseert de BC de GS-en ermee in te stemmen dat de provincies elkaar onderling goed op de hoogte houden over hun besluitvorming over het openstellen van extern salderen en elkaars besluiten hierover te respecteren.

Voorts adviseert de BC de GS-en in te stemmen met het verzoek van de provincies aan de minister van LNV om het initiatief te nemen voor het beschikbaar stellen van aanvullend (ruimtelijk) instrumentarium vanuit het Rijk en om dit instrumentarium samen met de provincies uit te werken.

Ten aanzien van de communicatie vóór het BO van 9 juli besluit de BC de provinciale inzet voor het BO, na bespreking en instemming door de GS-en op 30 juni, met DGS te wisselen zodat DGS en de minister zich op het BO en de randvoorwaardelijke vragen van de provincies kunnen voorbereiden.

Voor wat betreft de communicatie na het BO van 9 juli besluit de BC om kort na het BO een extra BC-overleg te voeren ter bespreking van de uitkomsten van het BO en de betekenis van de uitkomsten voor het (inter)provinciale handelen. Voor de uitkomsten van dit BC-overleg zal een gezamenlijke woordvoeringslijn worden opgesteld.

3.1.2 Gerichte opkoopregeling

Mevrouw Bruins Slot geeft een toelichting op een aangepaste verdeelsleutel voor de gerichte opkoopregeling (Jansen III ipv II). Naar aanleiding van de vraag van de vorige BC is de verdeelsleutel nogmaals gecheckt en bleek deze beter passend bij de opgave. Deze verdeelsleutel pakt wel ander suit per provincie. De BC besluit dat er weliswaar inhoudelijke redenen kunnen zijn voor een andere verdeelsleutel maar dat het voorstel niet op deze korte termijn kan worden gewijzigd.

De BC houdt tevens vast aan het evalueren van de eerste batch om te bezien of het hanteren van een andere verdeelsleutel bij de tweede batch wenselijker is.

Het besluit van de BC betekent dat de verdeelsleutel op basis van de commissie-Jansen III niet aan de GS-en van 30 juni wordt voorgelegd en dat in het BO de verdeelsleutel op basis van de commissie-Jansen II met de minister wordt besproken.

4. Rondvraag en sluiting

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt. De voorzitter het overleg om 10.53 uur.

2 juli 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	2 juli 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	[redacted] (Ov), [redacted] (IPO), [redacted] (IPS), [redacted] (BI12), [redacted] (IPS), [redacted] (IPS/Ut), [redacted] (BIJ12), [redacted] (IPO), [redacted] (IPS; verslag)
Afwezig	A. Heidema (adviseur)

1. Opening

2. Vaststelling agenda

Op het starten met agendapunt 3.1.4. na stelt de BC de agenda voor het BC-overleg van 2 juli ongewijzigd vast.

3. Ter bespreking

3.1 Voorbereiding BO 9 juli

3.1.1 BO-agenda en terugkoppeling GS-en

Naar aanleiding van de terugkoppelingen uit de GS-en van 30 juni maakt de BC ten aanzien van de volgende BO-agendapunten de volgende, in de annotaties op te nemen opmerkingen:

Gebiedsgerichte aanpak

De BC heeft geen aanvullende opmerkingen.

Legaal houden meldingen

Omdat provincies vanuit handhavingsoptiek de noodzaak hebben om aan het legaal houden van meldingen een datum te verbinden, stemt de BC in om met de minister te bezien in hoeverre 'op zijn vroegst in 2021' specifiek kan worden gemaakt.

[redacted]

Gerichte opkoopregeling

De heer Ten Bolscher geeft aan dat de provincie Overijssel niet meegaat in de voorfinanciering van de eerste tranche (in plaats van niet meegaan in de eerste batch).



De heer Agterberg stelt dit punt, samen met het instellen van een harde datum voor de start van de eerste tranche van de gerichte opkoop, op 3 juli aan de orde in de stuurgroep. De heer Fokkinga merkt op dat de annotatie ten aanzien van de verdeelsleutel ten onrechte spreekt van 'tranche' in plaats van 'batch'.

Extern salderen

De BC stemt in met het toekennen van het BC woordvoerderschap aan de heer Drenth.

Als terugkoppeling uit de GS-en geeft de heer Ronnes aan dat de provincie Noord-Brabant de termijn van één jaar voor het openstellen van extern salderen, zeker in relatie tot de evaluatie, te kort vindt en er daarom voor pleit de termijn iets minder hard te formuleren. Gezien de bestuurlijke gevoeligheid en het feit dat de huidige termijn aan alle GS-en is voorgelegd, besluit de BC de termijnen van extern salderen en evalueren na de zomer verder te bespreken. De voorzitter geeft aan dat dit in Noord-Brabant gevoelde zorgpunt door DGS echter wordt herkend. Ook geeft de voorzitter aan dat indien er tussen provincies een verschil komt ten aanzien van het openstellen van extern salderen, de bevoegde gezagen vanuit het Rijk de provincies gaan volgen die als eerste extern salderen openstellen. Dit onderstreept volgens de voorzitter het belang van de provincies om gezamenlijk te blijven optrekken.

De BC besluit direct na afloop van het BO (Natuur) de uitkomsten van het BO te bespreken en vast te stellen of en op welke wijze een gezamenlijke (ook met het Rijk af te stemmen) woordvoeringslijn wordt opgesteld met de kern van de in het BO gemaakte afspraken. Rekening houdend met het gelijktijdig opstellen van een korte terugkoppeling voor de Staten verzoekt de BC verzoekt de GS-en van 7 juli de portefeuillehouders hiervoor te mandateren.

3.1.2 Terugblik plenair debat 18 juni in combinatie met adviezen Remkes en Hordijk en Kamerbrieven 24 april en 17 juni

Met het aanbrengen van een nadere duiding van 'het weglekken van de latente ruimte' om het weglekken van stikstofruimte te voorkomen, stemt de BC in met de annotatie met betrekking tot het advies van de commissie-Remkes.

_____ geeft aan dat DGS over de kortetermijnconsequenties van het advies van de commissie-Hordijk een document heeft opgesteld dat vanochtend met de BC is gedeeld. IPS beziet dit document nader en informeert de BC vóór het BO over op dit punt te hanteren annotatie.

– actie IPS –

De ten aanzien van het advies van de commissie-Remkes aan te passen annotatie wordt voorgelegd aan de GS-en van 7 juli.

3.1.3 Wetsvoorstel natuurverbetering en stikstofreductie

De BC stemt in met de gewijzigde annotatie. In antwoord op de constatering van de heer Jumelet dat in de annotatie het in de internetconsultatiereactie opgenomen pleidooi van de provincies ontbreekt om melden in het kader van extern salderen in de wet op te nemen om provincies meer regie in de gebiedsgerichte aanpak te geven (bestuurlijk oordeel; punt 6), geeft [REDACTED] aan dat de meldingen zijn terechtgekomen in de notitie over extern salderen bij de ruimtelijke verkenning.

3.1.4 Voortgang Stikstofregistratiesysteem (bijlage)

[REDACTED] geeft een korte presentatie over de voortgang van het stikstofregistratiesysteem, in het bijzonder over de oplossingsrichtingen van de impact van de ecologische onderbouwing tot 2030 (i.p.v. 2021) en de samenloop van de actualisatie van Aerius met het vergunningsproces.

Ecologische onderbouwing

In antwoord op de vraag van mevrouw Bruins Slot - met verwijzing naar de op 23 juni door de Kamer aangenomen motie Moorlag-Geurts met betrekking tot het tijdig beschikbaar stellen van vergunningsruimte voor de jaarlijkse bouw van 75.000 woningen - of het SSRS de door het Rijk voorziene 75.000 woningen aankan, geeft [REDACTED] aan hierover niet pessimistisch te zijn. Voor stelligere uitspraken is echter meer zicht nodig op de ruimtevermeerdering door de warme sanering varkenshouderij.

Uitgaande van de situatie in Noord-Brabant (waar van de 20 aanvragen voor 2.253 woningen slechts twee aanvragen ontvankelijk zijn verklaard) geeft de heer Ronnes aan dat ten aanzien van de beoogde 75.000 woningen per jaar voor het SSRS nog veel in beeld moet worden gebracht. [REDACTED] bevestigt dit.

[REDACTED]

Aerius

Met het oog op het uitstellen van de actualisatie van Aerius van 15 augustus naar 15 oktober volgt in de technische uitwerking een hand-aan-de-kraanmodule voor de ruimtebenutting na 15 oktober. Ook zal in de uitwerking rekening worden gehouden met de impact van extern salderen. Het advies van de commissie-Hordijk wordt in zoverre bij de actualisatie van Aerius betrokken dat in overleg met het Rijk wordt ingezet op het

voorbereiden van een beheersmaatregel. In dit verband wordt ook de in september te verwachten uitspraak van de Raad van State over de doortrekking van de A15 gevolgd.

De AC en BC worden volgende week nader geïnformeerd over het vervolgproces en de verdere voortgang van het SSRS. – **actie** [REDACTED] / **IPS** –

De BC stemt in met de in de notities opgenomen beslispunten en besluit op voorstel van de voorzitter de voortgang van het SSRS niet actief bij de rondvraag van het BO aan de orde te stellen resp. het overleg over dit onderwerp te beperken.

3.2 Regionaal Stikstofregistratiesysteem (bijlage)

[REDACTED] geeft een toelichting op de in de AC van 25 juni besproken hoofdlijnennotitie en het plan van aanpak voor het ontwikkelen van een regionaal stikstofregistratiesysteem (RSRS). In de notitie zijn bestuurlijke keuzes opgenomen met als doel zowel in de landingsplek eigen maatregelen als in de restruimte extern saldeertransacties te voorzien.

In aanvulling op de presentatie van [REDACTED] geeft [REDACTED] aan dat ten aanzien van de planning voorzien wordt in een tussenoplossing voor het opslaan van stikstofruimte. Voor het maken van een stabiel en houdbaar systeem is, zeker gezien de ervaringen met het SSRS, nadere afstemming met DGS en RIVM nodig. Voor de realisatie van het RSRS doet [REDACTED] niet alleen een beroep op deskundigen van BIJ12 en 'witte raven', maar ook op de capaciteit van de provincies; alleen bij voldoende capaciteit acht [REDACTED] het immers mogelijk om met bestaande middelen in september/ oktober het eerste product te kunnen leveren en tegelijkertijd de voorbereidingen te kunnen treffen voor de aanbesteding van het vervolgtraject. Deze aanbesteding zal te zijner tijd aan de BC worden voorgelegd.

De BC stemt conform advies van de AC in met de in de oplegger opgenomen beslispunten. Ten aanzien van de financiering van de ontwikkeling van het RSRS stemt de BC in met het voorstel van de voorzitter ook een financiële knip te maken om alvast met de eerste fase van het RSRS aan de slag te kunnen gaan. Gezien de wens van de BC de ontwikkeling van het RSRS op zo kort mogelijke termijn te realiseren en voor dit doel gebruik te willen maken van de specifiek benodigde externe deskundigheid, verzoekt de BC het IPO om gebruik te maken van de uitzonderingsregel ten aanzien van Europees aanbesteden. – **actie IPS** –

3.3 Verleasen

De BC stemt conform advies van de AC in met de in de notitie opgenomen beslispunten.

In antwoord op de vraag van mevrouw Rommel of het loskoppelen van extern salderen en verleasen mogelijk is zonder een work-around resp. RSRS, geeft [REDACTED] aan dat er geen SSRS nodig is om verleasen

mogelijk te maken. Er bestaat immers een rechtstreekse relatie tussen een activiteit die tijdelijk is opgezet en de ruimte die overgaat in de tijdelijke vergunning voor een tijdelijke depositie gevende activiteit die daar gebruik van maakt. Je hoeft dus niets tussentijds te stallen. Anders dan bij extern salderen keert na verleasen 100% van de ruimte terug naar de saldogever.

Mevrouw Bruins Slot stelt vast dat naast provincies ook gemeenten bevoegd gezag zijn. Ter voorkoming van bestuurlijke botsingen dient een goede afstemming plaats te vinden. [REDACTED] geeft hierop aan dat hiervoor een handreiking voor vergunningverleners in voorbereiding is.

De heer Drenth onderschrijft de stellingname van mevrouw Bruins Slot dat extern salderen en verleasen juridisch onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn, maar stelt dat het loskoppelen van de besluitvorming voor provincies ruimte biedt om ten aanzien van verleasen een gezamenlijke lijn te volgen. [REDACTED] voegt hieraan toe dat er geen juridisch beletsel is om verleasen mogelijk te maken zonder extern salderen voor veehouderijen open te stellen. Het mogelijk maken van verleasen is vooral een bestuurlijke en communicatieve keuze.

De voorzitter concludeert dat de bespreking van dit agendapunt niet tot een aanpassing van de beslispunten leidt. Wel roept de voorzitter de BC-leden op om, ook in verband met de mogelijk voortgaande bestuurlijke besluitvorming, elkaar ambtelijk op de hoogte te stellen wanneer een provincie met verleasen start.

3.4 Bemesten

De BC stemt conform advies van de AC in met de in de notitie opgenomen beslispunten.

Het voornemen van de Unie van Waterschappen om in het BO bemesten aan in relatie tot waterkwaliteit de orde te stellen, wordt besproken in het koepeloverleg.

4. Ter kennisgeving

4.1 Ruimtelijk spoor

De BC stemt conform advies van de AC in met de in de opdracht uitwerking ruimtelijke spoor natuur- en stikstofaanpak opgenomen beslispunten.

5. Mededelingen en voortschrijdende planning

5.1 Mededelingen

Het informele diner met de minister vindt plaats op 25 augustus. Nadere informatie over de inrichting van het diner volgen. – **actie IPS** –

5.2 Vaststellen voortschrijdende planning BC-overleg en datum extra BC-overleg communicatie extern salderen

In afwijking van de huidige planning vindt het extra BC-overleg over de uitkomsten van het BO van 9 juli direct na afloop van het BO (Natuur) plaats.

6. Vaststelling verslagen en actiepunten BC-overleg 25 en 29 juni

6.1 Vaststellen verslagen BC-overleg 25 juni en BC-overleg 29 juni

De BC stelt de verslagen van het BC-overleg van 25 juni en van het BC-overleg van 29 juni zonder wijzigingen vast.

6.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 25 juni en BC-overleg 29 juni

De BC neemt kennis van de op het actiepuntenlijstje vermelde acties.

6.2.1 Verstrekking BC-verslagen aan PS-en

Mevrouw Bruins Slot geeft een korte toelichting op de door juristen van de provincie Utrecht en het IPO opgestelde notitie 'inzage BC-verslagen'. Uit de notitie vloeit voort dat er voor de GS-en geen belemmeringen zijn om de verslagen aan de PS-en beschikbaar te stellen.

Op verzoek van de BC stelt mevrouw Bruins Slot een aanvullende procesbeschrijving op waarin duidelijk wordt gemaakt of de GS-en op basis van een actieve informatieplicht kunnen volstaan met het vertrouwelijk ter inzage leggen van de BC-verslagen voor de PS-en (inclusief bepalingen ten aanzien van het wel of niet in het openbaar mogen citeren uit de verslagen), of dat de BC-verslagen als WOB-bare en/of openbare stukken moeten worden beschouwd. In de beschrijving zal voorts een vergelijking worden gemaakt met de jurisprudentie ten aanzien van stuurgroepen en (andere) besluitvormende organen. Tot slot zal in de beschrijving ook aandacht uitgaan naar de wijze waarop de GS-en elkaar van elkaars terinzagelegging op de hoogte houden.

De procesbeschrijving wordt ter besluitvorming geagendeerd in een eerstvolgend BC-overleg. – **actie Bruins Slot** –

7. Ter informatie

7.1 Media-analyse

7.2 Kamerstukken

7.3 Politieke agenda

8. Rondvraag en sluiting

Mevrouw Baljeu stuurt de BC-leden op 3 juli een e-mailbericht met daarin een voorstel voor het vervolg op het overleg met VNO-NCW, MKB Nederland en LTO Nederland. Dit voorstel wordt eventueel besproken in het extra BC-overleg op 9 juli.

De voorzitter bedankt de BC-leden voor hun inbreng en sluit het overleg om 19.00 uur.

9 juli 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	9 juli 2020, 15.00-16.00 uur en 18.00-18.30 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH; vooroverleg), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li), W. Brenkman (voorzitter AAC VP; na-overleg)
Overig	██████████ (Ov), ██████████ (IPS), ██████████ (IPO), ██████████ (IPS; verslag)
Afwezig	A. Heidema (adviseur kernteam), ██████████ (IPO), ██████████ (BIJ12)

15.00-16.00 uur: vooroverleg BO 9 juli

1. Opening

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg ter voorbereiding op en ter nabespreking van het BO Stikstof van 9 juli ongewijzigd vast.

3. Ter bespreking

3.1 Voorbereiding BO 9 juli

De voorzitter kondigt aan VNG-woordvoerder Boudewijn Revis in het BO ruimte te geven voor zijn aankondiging per 1 oktober 2020 aan de slag te gaan als directeur terreinbeheer en -ontwikkeling bij Staatsbosbeheer. De heer Revis komt hiermee straks voor de minister van LNV te werken.

De BC stemt in met het met DGS, de VNG en de UvW gedeelde voorstel van de voorzitter over de communicatie over de uitkomsten van het BO. Deze houdt in dat totdat sprake is van volstrekt heldere, met de sectoren afgestemde afspraken over extern salderen en het legaal houden van meldingen de communicatie over de BO-resultaten beperkt blijft tot de met de minister in het BO gemaakte procesafspraken.

3.1.1 Geactualiseerde BO-agenda

Met de vaststelling dat de GS-en hebben ingestemd met de geannoteerde BO-agenda maakt de BC ten aanzien van de geactualiseerde agenda de volgende opmerkingen:

Bestuurlijk afspraken gebiedsgerichte aanpak (ter conclusie)

De voorzitter kondigt aan dat de UvW in het BO een opmerking zal maken over de escalatie binnen de gebiedsaanpakken. De UvW bepleit hierbij aandacht voor een programmatische aanpak waarbij stuurgroepen de vinger aan de pols houden en escalatie kan plaatsvinden in het koepel-overleg. De BC kan zich in dit pleidooi vinden.

Extern salderen (ter conclusie)

Met de opmerking van de voorzitter dat de minister van LNV niet onwelwillend tegenover de uitwerking van de door de provincies gestelde randvoorwaarden staat, stemt de BC in met de ter zake geactualiseerde geannoteerde agenda.

Legaal houden van meldingen (ter conclusie)

[REDACTED]

Met betrekking tot de uitspraak van de rechter over het openbaar maken van meldingen geeft [REDACTED] aan dat de minister is geadviseerd om tegen de uitspraak in beroep te gaan. Indien de minister de consequenties van de rechterlijke uitspraak niet zelf aan de orde stelt, doen de provincies dit.

Ten aanzien van het inmiddels gestarte proces van het legaal houden van meldingen heeft het ministerie van LNV melders een e-mail gestuurd. Dit e-mailbericht geldt als een vooraankondiging voor een nog door de melders te ontvangen formele brief waarin ook een procesbeschrijving wordt opgenomen. DGS stemt de communicatie over de brief af met LTO Nederland. Over de communicatie vindt ook (praktische) afstemming met provincies plaats.

In antwoord op het verzoek van de heer Jumelet om ook het legaal houden van andere activiteiten dan meldingen in het BO expliciet te benoemen, geeft mevrouw Hofstee aan dat dit punt in de notitie is opgenomen.

Terugblik plenair debat 18 juni, adviezen commissies Remkes en Hordijk en Kamerbrieven (ter bespreking)

[REDACTED]

[REDACTED] Het belang van de provincies bij goede afspraken met I&W over de aanpak van MIRT-projecten kan als SSRS-onderwerp bij de rondvraag worden besproken.

De BC spreekt haar waardering uit voor de DGS-notitie over het advies van de commissie-Hordijk en de hieraan verbonden inschatting van de minister dat nieuwe rechtszaken niet tot andere uitkomsten voor Aerius zullen leiden (wat betekent dat provincies vergunningen kunnen blijven verlenen).

Gerichte opkoop (ter informatie)

Omdat het Rijk heeft aangegeven dat evaluatie na de tweede batch om tot een andere verdeelsleutel te komen niet mogelijk is, gaan de provincies uit van het baseren van de eerste batch op de verdeelsleutel van de commissie Jansen 2 en de tweede batch op de verdeelsleutel van de commissie Jansen 3.

In antwoord op de vraag van mevrouw Pijpelink naar de rekkelijkheid van de toepassing van de gerichte opkoopregeling (bij het uitgaan van een aantal mol per hectare kijken naar de Wnb-vergunning of naar het oude, onderliggende systeem?) geeft de heer Smit aan dat deze vraag relevant is voor de technische uitwerking van de opkoopregeling.

– actie IPS/ [REDACTED] –

Wetsvoorstel natuurverbetering en stikstofreductie (ter informatie)

De BC stemt in met de geactualiseerde annotatie ter zake en zet in op tijdige betrokkenheid bij de uitwerking van het wetsvoorstel.

Rondvraag

De BC stemt in met het voorstel van de voorzitter om de samenloop van woningbouw en MIRT door de bevoegde gezagen te laten bevestigen, maar dit punt niet actief ter sprake te brengen.

[REDACTED]

Conform bespreking in de AC volgt hiervoor een heldere route. – actie IPS/AC –

De BC brengt in het BO naar voren dat provincies de redeneerlijn bemesten in de GS-en (zullen) vastleggen en toepassen. De provincies gaan er hierbij vanuit dat in het kader van de nieuwe mestwetgeving een lange termijn-oplossing voor bemesten wordt gevonden.

3.1.2 Verdeelsleutel gerichte opkoopregeling

Met het baseren van de eerste batch op de verdeelsleutel van de commissie Jansen 2 en de tweede batch op de verdeelsleutel van de commissie Jansen 3 stemt de BC in met de in de notitie opgenomen beslispunten. Na de eerste tranche vindt een evaluatie plaats waarin ook de verdeelsleutel wordt gezien.

3.2 Vervolgoverleg VNO-NCW, MKB Nederland en LTO Nederland

De BC stemt in met het voorstel van het kernteam waarin mevrouw Baljeu haar voorstel voor een vervolg op het door mevrouw Baljeu en de heer Mackus gevoerde overleg met VNO-NCW, MKB Nederland en LTO Nederland afstemt met de individuele BC-leden en de BC over de uitkomsten van deze afstemming informeert.

4. Hamerstukken

4.1 Planning BC-overleggen na het zomerreces

De BC stemt in met de planning van de na de zomer plaatsvindende AC- en BC-overleggen en de bestuurlijke overleggen op 1 oktober en 10 december. Voor de periode tot aan het BO van 1 oktober voorziet de planning hiermee in drie BC-overleggen:

- 3 september: terugblik op diner 25 augustus, evaluatie AC/BC, vooruitblik
- 10 september: oriënterende bespreking in aanloop naar het BO 1 oktober
- 24 september: concluderende bespreking in aanloop naar het BO 1 oktober

In aanloop naar het BO op 10 december gaat de planning vervolgens uit van driewekelijkse BC-overleggen.

4.2 Vaststelling verslag en actiepunten n.a.v. BC-overleg 2 juli

4.2.1 Vaststellen verslag BC-overleg 2 juli

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 2 juli zonder wijzigingen vast.

4.2.2 Vaststellen acties n.a.v. BC-overleg 2 juli

De BC neemt kennis van de stand van zaken van de tot en met het BC-overleg van 2 juli voortvloeiende acties.

5. Ter informatie

5.1 Aanspreekpunten IPS gedurende het zomerreces

De BC neemt kennis van de volgende IPS-aanspreekpunten gedurende het zomerreces:

10 t/m 28 juli	:	[REDACTED]
29 juli t/m 7 augustus	:	[REDACTED]
8 t/m 16 augustus	:	'piepsysteem' via [REDACTED]
17 t/m 30 augustus	:	Ab Smit

5.2 Media-analyse

5.3 Kamerstukken

5.4 Politieke agenda

De BC neemt kennis van de media-analyse, de Kamerstukken en de politieke agenda.

7. Rondvraag

De BC stemt in met het voorstel van de heer Drenth om voor het op 25 augustus plaatsvindende informele diner met de minister van LNV de minister te verzoeken om voor het diner ook de (aanvullende) leden van de BAC VP uit te nodigen.

De heer Drenth geeft een terugkoppeling van de landelijke regietafel stikstof waarin de Rijksheren overleg met het kabinet voeren. CdK en kernteamadviseur Andries Heidema nodigt de BC uit om nadrukkelijk van het Rijksherenoverleg gebruik te maken om het kabinet stikstofrelevante kwesties voor te leggen. In het op 6 juli plaatsgevonden overleg is afgesproken dat de Rijksheren de kabinetsleden in de eerstvolgende overleggen één of twee voorbeeldprojecten voorleggen van stikstofrelevante vraagstukken met een (lands)grensoverschrijdend karakter.

[REDACTED]



18.00-18.30 uur: na-overleg BO en vaststelling woordvoeringslijn

6. Ter bespreking

6.1 Terugblik BO 9 juli en vaststelling woordvoeringslijn

BO Natuur

Als terugkoppeling uit het BO Natuur geeft mevrouw Pijpelink aan dat het kabinet voor het programma Natuur een SPUK-regeling overweegt. Hoewel de vraag kan worden opgeworpen hoe dit kabinetsvoornemen zich verhoudt tot de wens van de provincies om als provincies gezamenlijk tot afspraken te komen, kan het programma als een gezamenlijke afspraak met het kabinet worden beschouwd dat de komende maanden op detailniveau per provincie nader moet worden uitgewerkt.

Legaal houden meldingen



In verband met de door de provincies aan de minister toegezegde inspanningsverplichting geeft [redacted] aan dat op 15 juli overleg met DGS plaatsvindt over de precies benodigde informatie. De BC en BAC VP worden hierover geïnformeerd. – **actie IPS** –

Extern salderen

De BC stelt vast dat de minister de gezamenlijke lijn van de provincies ten aanzien van de randvoorwaarden voor extern salderen ondersteunt. De weging van de randvoorwaarden vindt plaats in de GS-en in september en/of oktober.

Woordvoeringslijn

De BC stemt in met het voorstel van de voorzitter voor een gezamenlijke, procesmatige woordvoeringslijn. Voor de op 10 juli te publiceren woordvoeringslijn legt het kernteam de BC-leden vanavond een met het ministerie van LNV af te stemmen tekstvoorstel voor waarop de BC-leden per e-mail kunnen reageren. – **de definitieve woordvoeringslijn is als bijlage bij dit verslag gevoegd** –

Ten aanzien van het proces van extern salderen verzoekt de BC de AC een na het zomerreces te bespreken roadmap op te stellen. – **actie AC** –

7. Sluiting

Met dank voor een ieders inbreng sluit de voorzitter het overleg om 18.18 uur.

3 september 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	3 september 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	██████████ (IPS), ██████████ (IPO), ██████████ (IPS; verslag)
Afwezig	A. Heidema (adviseur kernteam), K. Fokkinga (Fr), ██████████ (voorzitter AC), ██████████ (IPO), ██████████ (BIJ12)

1. Opening

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg van 3 september ongewijzigd vast.

3. Ter bespreking

3.1 Terugblik informeel diner 25 augustus

De BC kijkt met tevredenheid terug op het Op 25 augustus in Baarn plaatsgevonden informele overleg met de minister van LNV over de samenwerking tussen het Rijk en de provincies bij de diverse stikstof- en natuuropgaven. Net als de minister houdt ook de BC rekening met de consequenties van de aanstaande Tweede Kamerverkiezingen. Deze hebben zowel betrekking op het bestuurlijk overleg over beleidsontwikkelingen in het najaar van 2020 als op de door de provincies te ontwikkelen strategie richting het nieuwe kabinet in 2021.

3.2 Evaluatie AC/BC

Mevrouw Bruins Slot geeft een toelichting op de korte samenvatting van de uitkomsten van de in het voorjaar van 2020 door de heer Smit en de heer Parmet verrichte evaluatie van de AC en de door mevrouw Bruins Slot en de heer Staghouwer in het voorjaar van 2020 verrichte evaluatie van de BC.

De BC stemt in met de analyse van mevrouw Bruins Slot dat de IPS sinds het najaar van 2019 een onmiskenbaar structurerende ontwikkeling heeft doorgemaakt. De werkwijze van de IPS biedt ruimte voor goed overleg en de inzet van alle bij de AC en BC betrokkenen is groot. Tegelijkertijd ziet de BC ruimte voor ontwikkeling, onder meer voor wat betreft de focus op een lange(re)termijnagenda, de samenwerking met het Rijk en de omgang met de spanning tussen gezamenlijkheid en provinciaal maatwerk. Maar ook ten aanzien van het boeken van concrete resultaten (meer besluitvorming, minder 'praten') en het verder versterken van de IPS-organisatie is winst te boeken. Ten aanzien van de samenwerking met het Rijk vindt wekelijks afstemmingsoverleg plaats en ten aanzien van de IPS-organisatie wordt het programmaplan geactualiseerd.

Naar voorbeeld van de AC (die dit najaar start met een maandelijks overleg ter bespreking van de strategie en/of enkele stikstofonderwerpen), stemt de BC in met het voorstel van mevrouw Bruins Slot om eind november/begin december een strategisch BC-overleg te voeren waarin de BC - mede met het oog op het bepalen van een gezamenlijke lobbyagenda richting het nieuwe kabinet - in twee dagdelen komt te spreken over grote inhoudelijke thema's en een door de BC beoogde langeretermijnstrategie. De IPS neemt voor dit te plannen overleg contact op met de secretariaten. – **actie IPS** –

Naar aanleiding van het op 27 augustus plaatsgevonden IPO-bestuursoverleg verzoekt de voorzitter de BC-leden in hun colleges te benadrukken dat de stikstofvraagstukken van de provincies (exclusief) worden besproken in de BC door BC-leden die juist met dit doel door hun colleges zijn gemandateerd.

3.3 Voortgang extern salderen

De provincies zullen gefaseerd overgaan tot openstellen van extern salderen met veehouderijen. Zo heeft Noord-Brabant het besluit tot openstelling inmiddels genomen (communicatie hierover vindt plaats op 8 september) en besluiten Zeeland en Overijssel tot openstelling op 8 resp. 15 september (waarbij Overijssel openstelt op 15 oktober in verband met de release van Aerius). Andere provincies volgen in de loop van oktober/november. Gelderland is niet voornemens extern salderen dit jaar open te stellen.

[REDACTED]

Mevrouw Baljeu vraagt aandacht voor de situatie waarin een provincie een vergunningaanvraag in behandeling heeft die effect heeft op een andere provincie. Tot nu toe luidt de afspraak dat de dienst van de vergunning-verlenende provincie de vergunning bezieet en de dienst van de andere provincie geen bezwaar maakt. Is dit nog steeds van toepassing nu er sprake is van gefaseerde invoering? [REDACTED] geeft aan dat deze vraag vanochtend ook in de AC aan de orde is geweest, op basis waarvan in de Q&A een aanpassing in de formulering wordt gemaakt.

– **actie IPS**/ [REDACTED] –

[REDACTED]

[REDACTED] De voorzitter geeft aan dat deze kwestie vanochtend is besproken in de AC en dat ter zake een Q&A wordt voorbereid. Vervolgoverleg kan via de AC plaatsvinden in de BC of in de BAC VP. – **actie Ab Smit: agendering fosfaatrechten in afstemming met BAC VP** –

Om vervolg te geven aan de op 10 juli gepubliceerde gezamenlijke woordvoeringslijn van de provincies en recht te doen aan zowel de provincies die extern salderen open (gaan) stellen als de provincies die extern salderen later of niet openstellen, stemt de BC er mee in dat de tekst van het op 7 september te publiceren gezamenlijke persbericht in overleg met de voorzitter zo spoedig mogelijk per e-mail aan de BC-leden wordt voorgelegd.

– **actie IPS**/ [REDACTED] –

Ditzelfde geldt voor de in de AC besproken Q&A over 'grensoverschrijdend' extern salderen. – **actie IPS/** [REDACTED] –

3.4 Voorbereiding BO 1 oktober

Met het verzoek de departementale planning van de komende maanden aan de BO-agenda toe te voegen – **actie IPS/** [REDACTED] – stemt de BC in met de agenda van het BO van 1 oktober en de voor het BO beoogde BC-voorbereiding:

10 september: oriënterende bespreking in de BC
22 september: bespreking geannoteerde agenda in de GS-en
24 september: concluderende bespreking in de BC
29 september: geactualiseerde geannoteerde agenda in de GS-en

Rekening houdend met het streven van de minister de gehele parlementaire behandeling van het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering vóór het kerstreces af te ronden en de Kamerbrief te bespreken in de minister-raad van 25 september, stemt de BC in met het voor dit doel verplaatsen van het BO naar 23 september. Dit is afhankelijk van het advies van de Raad van State op het wetsvoorstel en de vraag of DGS snel met de verwerking van het advies uit de voeten kan. Mocht dit anders uitpakken, dan blijft het BO op 1 oktober staan.

[REDACTED]

In antwoord op de vraag van de heer Jumelet naar de inhoud van het BO-agendapunt 'besluit over de voorzetting van de werkwijze cross-compliance' geeft [REDACTED] aan dat dit agendapunt op 7 september besproken wordt met de portefeuillehouders VTH en waarschijnlijk op de agenda van de BC van 10 september staat. Het onderwerp heeft betrekking op de Europese voorwaarden met betrekking tot inkomenssteun voor agrariërs.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

De burgemeester van Katwijk, de heer Cornelis Visser (CDA), is de nieuwe bestuurlijke VNG-vertegenwoordiger in het BO breed. De heer Vermeulen neemt binnenkort contact met de heer Visser op.

– **actie Floor Vermeulen** –

Het kernteam heeft de heer Ronnes en de heer Hofstra gevraagd als portefeuillehouders en onderhandelingsdelegatie voor de generieke opkoopregeling die op dit moment door LNV wordt opgesteld. Nu de delegatie hiermee op sterkte is, treedt het kernteamlid mevrouw Bruins Slot uit de delegatie terug.

4.2 Voortschrijdende planning BC-overleg

Rekening houdend met de reeds geplande overleggen van diverse BAC's en de agenda's van de BC-leden wordt de planning van de BC-overleggen in 2021 geagendeerd voor het kernteamoverleg van 7 september.

5. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 9 juli

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 9 juli

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 9 juli ongewijzigd vast.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 9 juli

De BC neemt kennis van de stand van zaken van de tot en met het BC-overleg van 9 juli uit de BC-overleggen voortvloeiende acties.

Gebiedsaanpak

De heer Drenth geeft in een komend overleg een schets van de diverse stikstofuitdagingen van Gelderland. Dit wordt ingepland. – **actie Peter Drenth** –

Verstrekking BC-verslagen aan PS-en

Mevrouw Bruins Slot bepleit het verstrekken van BC-verslagen aan PS-en te realiseren via een dubbele inlogprocedure. Het hiervoor dienende procesvoorstel - dat consequenties heeft voor de verslaglegging en het moment van vaststelling van de BC-verslagen - wordt geagendeerd voor een komend BC-overleg – **actie IPS/Roeland en Hanke Bruins Slot** –

Denktank VNO-NCW, MKB, LTO en provincies

Met verwijzing naar het door haar voor dit BC-overleg ingebrachte memo geeft mevrouw Baljeu aan de BC te zullen informeren over de resultaten van de denktank die zich buigt over de mogelijkheden voor het creëren van aanvullende stikstofruimte. – **actie Jeanette Baljeu** –

Hantering drempelwaarden door gemeenten

Het door mevrouw Rommel op 3 september in de BC ingebrachte memo over de hantering van drempelwaarden door gemeenten wordt geagendeerd voor het BC-overleg van 10 september. – **actie Esther Rommel** –

6. Ter informatie

6.1 Voortgang stikstofontwikkelingen in het zomerreces

6.2 Media-analyse

6.3 Kamerstukken

6.4 Politieke agenda

Met waardering voor het overzicht van de voortgang van IPS-projecten, (andere) stikstofontwikkelingen en Kamerstukken gedurende het zomerreces neemt de BC de ter informatie geagendeerde documenten voor kennisgeving aan. Vragen kunnen gesteld worden aan het eigen AC-lid of aan IPS.

6.5 Inventarisatie stikstofknelpunten BAC Regionale Economie

De BC neemt kennis van de input van de BAC RE. De voorzitter geeft mee dat het ontbreken van een Wnb-vergunning bij bedrijven een goed gezamenlijk lobbypunt is richting EZK.

7. Rondvraag en sluiting

Met dank voor een ieders inbreng sluit de voorzitter het overleg om 17.27 uur.

10 september 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	10 september 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (adviseur kernteam), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	[redacted] (Ov), [redacted] (IPS), [redacted] (IPS), [redacted] (IPS), [redacted] (IPO), [redacted] (IPO), [redacted] (IPS; verslag)
Afwezig	[redacted] (IPO), [redacted] (BIJ12)

1. Opening

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg van 10 september ongewijzigd vast.

3. Ter bespreking

3.1 Voorbereiding BO 1 oktober

3.1.1 Stand van zaken BO-agenda en vaststelling woordvoerderschappen

De BC neemt met instemming kennis van de wens van de minister om (toch) 1 oktober als datum voor het BO te willen aanhouden. Hiermee komt de relevantie van de data 23 september (alternatieve datum voor het BO) en 17 september (datum voor het extra BC-overleg) te vervallen.

De BC stemt in met het (ter informatie) agenderen van de voortgangsnota stuurgroepen in combinatie met de stikstofplanning van DGS en IPS. Op 18 september vindt hiervoor een planningsoverleg tussen DGS en IPS plaats.

In aanvulling op de huidige BO-agenda wenst de BC in het BO de volgende onderwerpen te agenderen:

- Stand van zaken legaal houden meldingen
- Impactanalyse AERIUS

[redacted]

Dit onderwerp wordt geagendeerd voor het AC-overleg van 17 september.

De BC stemt in met het voorstel van het kernteam voor de verdeling van woordvoerderschappen:

- Opdrachtoomschrijving structurele toestemmingsverlening: Hubert Mackus
- Besluit voortzetting werkwijze cross compliance: Klaas Fokkinga

- Uitgebreide kabinetsreactie advies Remkes, beleidsevaluatie PAS, advies Hordijk en wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering: Jeanette Baljeu

Planning:

- 17 september: voorbereiding BO in AC-overleg
- 24 september: concluderende bespreking BC
- 25 september: geannoteerde BO-agenda naar GS-en
- 29 september: bespreking geannoteerde BO-agenda in GS-en
- 1 oktober : BO (breed)

3.1.2 Opdrachtomschrijving verkenning structurele toestemmingsverlening

De BC stemt in met de opdrachtomschrijving 'verkenning structurele toestemmingsverlening'.

Ondanks het gezamenlijke opdrachtgeverschap van DGS en IPS benadrukt de heer Drenth dat de provincies leidend zijn bij de inrichting van de structurele toestemmingsverlening. Het zijn dan ook primair de provincies die moeten aangeven welke richting zij op willen gaan.

3.1.3 Besluit voortzetting werkwijze cross compliance

De BC stemt in met de in de notitie opgenomen hoofdconclusie om in 2020 de in 2019 gehanteerde lijn voor het provinciale toezicht op de randvoorwaarden van het Gemeenschappelijke landbouwbeleid (cross compliance) voort te zetten.

3.1.4 Kabinetsreactie advies commissie Remkes, Hordijk, beleidsevaluatie PAS en wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering

De BC stelt vast dat in het vierluik van de kabinetsreactie op dit moment het advies van de Raad van State op het wetsvoorstel van het kabinet nog ontbreekt. Het waarschijnlijk nog deze week te verwachten advies wordt op 17 september in de AC besproken. Ter voorbereiding op het advies aan de BC heeft de AC op 10 september reeds een strategische sessie over de provinciale doelstellingen belegd.



3.1.5 Voortgangsnota stuurgroepen

De BC stemt in met het (ter informatie) agenderen van de voortgangsnota stuurgroepen in combinatie met de stikstofplanning van DGS en IPS. Op 18 september vindt hiervoor een planningsoverleg tussen DGS en IPS plaats. De resultaten van dit overleg worden besproken in het BC-overleg van 24 september (zie ook agendapunt 3.1.1).

3.2 Voortgang AERIUS

De BC stemt in met het in het memo opgenomen voorstel dat alle provincies de vergunningverlening door laten lopen waar dit kan en instemmen met de (concept)communicatieboodschap om aanvragers en andere belanghebbenden voor te bereiden op de nieuwe release.

Ten aanzien van de communicatie van de AERIUS-release acht de BC het verstandig 15 oktober alleen te noemen indien over deze datum absolute zekerheid bestaat. Bij minder zekerheid kan bij aankondiging van de release de duiding 'medio oktober' als alternatief dienen en kan het persbericht op een hoger abstractieniveau worden geformuleerd.

De BC stemt in met het verzoek van mevrouw Baljeu om de bestuurlijke consequenties van de impactanalyse van AERIUS te agenderen voor het BO.

[Redacted text block]

3.3 Hantering drempelwaarden door gemeenten

De BC stemt in met het in de oplegnotitie opgenomen voorstel om de risico's van het hanteren van drempelwaarden door gemeenten landelijk met de VNG en binnen de provincies met de gemeenten te bespreken. De voorzitter bespreekt dit punt in het kennismakingsgesprek met de nieuwe bestuurlijke VNG-vertegenwoordiger. Ook worden de risico's van het hanteren van drempelwaarden door gemeenten besproken in eerstvolgende ambtelijke resp. bestuurlijke koepeloverleg. – **actie Floor Vermeulen/IPS (agendering in koepeloverleggen)** –

4. Ter informatie

4.1 Voortgang extern salderen

Mevrouw Pijpelink en de heer Ronnes geven een terugkoppeling van de reacties op het besluit van de provincies Zeeland en Noord-Brabant tot het openstellen van extern salderen. Mevrouw Pijpelink is blij met het goede overleg met de sectoren en de realistische berichtgeving in de Zeeuwse media.

[Redacted text block]

Gezien het belang van aanhoudende toelichting en uitleg van GS-besluiten over extern salderen en het voornemen van verschillende provincies om extern salderen medio oktober open te stellen, brengen mevrouw Pijpelink, de heer Ronnes en de heer Mackus de provincies die voornemens zijn extern salderen per medio oktober open te stellen op de hoogte van hun ervaringen met het openstellen van extern salderen.

– **actie Anita Pijpelink, Erik Ronnes en Hubert Mackus –**

Om elkaar niet te verrassen houden de provincies die extern salderen nog gaan openstellen de andere provincies resp. de BC actief op de hoogte van hun besluitvormings- en communicatiemomenten ter zake.

Op basis van de terugmeldingen uit de AC en BC luiden de voorgenomen (streef)data voor het openstellen van extern salderen door de andere provincies in het najaar van 2020 voorsnog als volgt:

- Overijssel : 15 oktober/AERIUS-release (15 september besluit GS-en)
- Groningen : 15 oktober/AERIUS-release
- Friesland : 15 oktober/AERIUS-release
- Drenthe : oktober/november (ook verlesen)
- Flevoland : 15 oktober/AERIUS-release (met 1 november als einddatum)
- Gelderland : geen ES; wel verlesen (15 september besluit GS-en)
- Utrecht : 15 oktober/AERIUS-release
- NH : onbekend
- ZH : 15 oktober/AERIUS-release (ook verlesen)

Ten aanzien van de communicatie over het openstellen van extern salderen geeft de heer Drenth aan dat grote projecten ook zonder de inzet van extern salderen tot stand kunnen worden gebracht. De Q&A wordt met deze nuance aangevuld. De aanvulling van de Q&A geldt ook voor de suggestie van de heer Ten Bolscher om ten aanzien van rechtszaken tegen provincies die extern salderen (nog) niet hebben opengesteld een antwoord te formuleren en de relaties tussen het open stellen van extern salderen, AERIUS en het legaal houden van meldingen. – **actie IPS/** [REDACTED]

De heer Jumelet vraagt aandacht voor de relatie tussen extern salderen en het legaal houden van meldingen; het nakomen van de met de minister van LNV gemaakte afspraken over het legaal houden van meldingen zijn voor Drenthe een randvoorwaarde voor het openstellen van extern salderen. De voorzitter verzoekt deze relatie op te nemen in de met DGS af te stemmen bestuurlijke planning. – **actie IPS/** [REDACTED] –

Verschiedende provincies hebben van DVAN Advocaten een gelijklopende brief ontvangen met betrekking tot de beleidsregels extern salderen en pollution swapping. Afstemming over de beantwoording van deze brief vindt plaats in het AC-overleg van 17 september. – **voorstel antwoordbrief: actie** [REDACTED] –

4.2 Voortgang legaal houden meldingen

[REDACTED]



5. Mededelingen en voortschrijdende planning

5.1 Mededelingen

In verband met de gereedkoming van de IPO-begroting 2021 vraagt de voorzitter aandacht voor het opstellen van de IPS-begroting 2021 en het opnemen van de post 'IPS-begroting' in de begrotingen van de provincies. Overleg hierover vindt plaats in de AC. Eventuele escalatie is mogelijk in de BC. – **actie IPS** –

5.2 Voortschrijdende planning BC-overleg

De BC-planning 2021 zal na bespreking in het kernteam aan de BC worden voorgelegd.

6. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 3 september

6.1 Vaststellen verslag BC-overleg 3 september

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 3 september ongewijzigd vast.

6.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 3 september

De BC neemt kennis van de stand van zaken van de tot en met het BC-overleg van 3 september voortvloeiende acties. De heer Drenth geeft in het BC-overleg van 24 september een toelichting op de stikstofuitdagingen van Gelderland (in het bijzonder ten aanzien van de Veluwe).

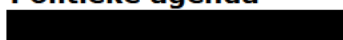
7. Ter informatie (bijlagen)

7.1 Media-analyse

7.2 Kamerstukken

De BC neemt kennis van de media-analyse en de Kamerstukken.

7.3 Politieke agenda

 geeft een toelichting op de politieke agenda.

7.4 Informatiememo Plan van aanpak en planning RSRS

Mevrouw Bruins Slot vraagt aandacht voor de in de notitie opgenomen zorg over de provinciale capaciteit. Het kernteam inventariseert de capaciteitsvraag en de huidige IPS-capaciteitsinzet van de provincies en koppelt de BC hierover terug.

In antwoord op de vraag van mevrouw Baljeu naar de bouwfase van het RSRS geeft [REDACTED] aan dat deze week met het RIVM overleg heeft plaatsgevonden over het bouwen van twee releases. De planning loopt hiermee op schema.

8. Rondvraag en sluiting

In antwoord op de vraag van de heer Hofstra naar de beoogde frequentie van de BC-overleggen geeft de voorzitter aan dat in verband met het BO van 1 oktober het BC nu tweewekelijks plaatsvindt. Na het BO van 1 oktober vindt het BC-overleg driewekelijkse plaats. Dit is ook de inzet voor 2021.

Met dank voor een ieders inbreng sluit de voorzitter het overleg om 17.15 uur.

24 september 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	24 september 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	█ (voorzitter AC), █ (IPS), █ (Berenschot; agendapunt 3.3), █ (IPS; agendapunt 3.4), █ (IPS; agendapunt 3.5 en Rondvraag), █ (IPS; verslag)
Afwezig	A. Heidema (adviseur), █ (MT IPO), █ (BIJ12)

1. Opening

2. Vaststelling agenda

Op het verplaatsen van agendapunt 3.2 naar het BC-overleg van 15 oktober na, stelt de BC haar agenda voor het overleg van 24 september ongewijzigd vast.

3. Ter bespreking

3.1 Voorbereiding BO 1 oktober (bijlage)

3.1.1 Stand van zaken BO-agenda (bijlage)

De BC stemt in met het voorstel van het kernteam om met betrekking tot de aanvullende BO-agendapunten de woordvoerderschappen als volgt te verdelen:

- Stand van zaken van extern salderen (mondelinge mededeling): Floor Vermeulen
- Stand van zaken legaal houden meldingen (ter informatie): Peter Drenth
- Dier- en fosfaatrechten in relatie tot extern salderen (rondvraag): Esther Rommel
- Impactanalyse AERIUS (rondvraag): Henk Jumelet

De BC besluit de planning van de opdracht stikstofanalyses (zie verslagpunt 3.4) als rondvraagpunt aan de BO-agenda toe te voegen.

De BC stemt in met het mogelijk agenderen van het van de BO-agenda afgevoerde agendapunt 'voortzetting van de werkwijze cross compliance' voor het BO van 10 december. De interbestuurlijke stikstofplanning voor (resterend) 2020 ziet de BC met belangstelling tegemoet.

Planning:

- 24/25 september: opstellen van de geannoteerde BO-agenda
- 25 september: versturen van de geannoteerde BO-agenda naar AC-leden ter bespreking in de GS-en van 29 september

- 29 september: bespreken van de geannoteerde BO-agenda in GS-en
- 29/30 september: verwerken van de terugkoppelingen uit GS-en in het opstellen van de geactualiseerde geannoteerde BO-agenda en versturen van de agenda naar de BC
- 1 oktober: bespreken van de geactualiseerde geannoteerde BO-agenda in het AC-overleg en in het BC-vooroverleg van het BO en betrekken bij het BO (breed)

3.1.2 Stand van zaken extern salderen

Het overzicht van de door de provincies gerealiseerde resp. beoogde momenten van het openstellen van extern salderen (en verleasen) wordt op basis van de inbreng van verschillende BC-leden geactualiseerd. In antwoord op de vraag van mevrouw Bruins Slot of met de minister van LNV een harde einddatum voor het openstellen van extern salderen is afgesproken, geeft [REDACTED] aan dat dit niet het geval is. De afspraken met de minister worden - samen met het geactualiseerde overzicht en de tot op heden door de provincies opgedane ervaringen met extern salderen - opgenomen in een voor de woordvoerder op te stellen notitie. – **actie IPS/[REDACTED]** –

3.1.3 Kabinetsreactie advies commissie Remkes, Hordijk, beleidsevaluatie PAS i.c.m. met wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering

De BC stemt in met het voorstel om te komen tot een gezamenlijke verkenning van de provinciale opgaven waarbij wordt uitgegaan van de bestaande bestuurlijke verhoudingen en verantwoordelijkheden. [REDACTED]

[REDACTED] Met betrekking tot de natuuropgave vormen de recentelijk met de BAC VP gemaakte afspraken voor de BC het uitgangspunt; de BC ziet daarom geen aanleiding deze te herzien. De BC adviseert de GS-en de resultaatverplichting van het Rijk dan ook niet over te nemen, maar afspraken te maken over de wederzijdse inzet van Rijk en provincies om de provinciale opgaven te realiseren. Gezien het belang van de keuzes die in de verkenning worden gemaakt, hecht de BC aan een nadrukkelijke bestuurlijke betrokkenheid - aan de voorkant - gedurende de gehele verkenning.

Ten aanzien van het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering stelt de BC zich op de volgende standpunten:

- de verankering op wetsniveau is niet conform de uitgangspunten van de Omgevingswet; de keuze hiervoor ligt echter uiteindelijk bij de minister;
- het is goed dat de drempelwaarde voor de bouwsector in de wet is opgenomen;
- mede in het licht van de provinciale opgaven heeft de BC zorgen over de effectiviteit en de stevigheid van de bronmaatregelen.

De BC ziet geen aanleiding aanvullende opmerkingen te maken over het eindadvies van de commissie Remkes.

Op basis van de inbreng van de BC zal in overleg met de portefeuillehouders Baljeu en Mackus en DGS de op 25 september aan de GS-en ter bespreking voor te leggen notitie bij dit het agendapunt worden aangepast. – **actie IPS/** –

3.1.4 Stand van zaken legaal houden meldingen

De BC heeft waardering voor de uit de voortgangsnotitie sprekende serieuze aanpak en het aanbod van DGS om de provincies op bestuurlijk niveau nader te informeren door middel van het verzorgen van een technische briefing. Deze waardering laat echter onverlet dat de BC ook zorgen heeft over een aantal in de notitie opgenomen punten die zij in het BO wenst te benoemen. Deze zorgpunten zijn:

- de totale doorlooptijd van de legalisatie, die op basis van de notitie meerdere jaren lijkt te kunnen omvatten. –
- de onzekerheid over de voor legalisatie beschikbare depositieruimte en de gerede verwachting dat diverse genoemde bronnen kunnen tegenvallen, waaronder de warme sanering varkenshouderij (tegenvallende deelname) en de opmerking over vrijvallende ruimte bij extern salderen –
- de legalisatie in tranches, de noodzakelijke keuzes die deze legalisatie met zich meebrengt en de wijze waarop en door wie deze keuzes moeten worden gemaakt.

De IPS beziet in overleg met DGS of het verzorgen van de technische briefing over de aanpak van de legalisering van meldingen kan worden geagendeerd voor het BC-overleg van 15 oktober. – **actie IPS** –

3.1.5 Dier- en fosfaatrechten in relatie tot extern salderen

–

De BC acht de voor dit agendapunt opgestelde notitie voldoende helder om bij het BO te betrekken.

3.1.6 Actualisatie AERIUS

De BC stemt in met het in het BO afgeven van een signaal aan de minister van LNV dat de actualisatie van AERIUS weliswaar over de hele linie tot een beter beeld leidt, maar dat deze voor een aantal provincies leidt tot negatieve effecten op het gebied van de ontwikkelruimte in het SSRS en de natuuropgaven. [REDACTED]

[REDACTED]

De BC acht de voor dit agendapunt opgestelde notitie voldoende helder om bij de rondvraag van het BO te betrekken.

3.2 Stikstofopgaven Veluwe

Rekening houdend met volle BC-agenda wordt in overleg met de heer Drenth de presentatie van de heer Drenth over de diverse aan de Veluwe gerelateerde stikstofopgaven geagendeerd voor het BC-overleg van 15 oktober.

3.3 RSRS

De BC neemt kennis van de terugkoppeling van [REDACTED] over de binnen de start- en definitiefase met de provincies gevoerde inventarisatie-gesprekken en van zijn presentatie over de voortgang en de planning van de RSRS. In het BC-overleg van 15 oktober wordt de beslisnotitie over de afronding van de definitiefase en de functionaliteit van het RSRS alsook de presentatie van de 'oktoberversie' van het RSRS geagendeerd.

Vooruitlopend op de in het BC-overleg van 15 oktober te bespreken beslis-notitie geeft [REDACTED] aan dat op basis van de met de provincies gevoerde gesprekken de BC in ieder geval de volgende twee vragen worden voorgelegd:

1. Moeten private actoren toegang krijgen tot het RSRS? Zo ja, tegen welke voorwaarden?
2. Hoe luidt de bestuurlijke prioritering van provinciegrensoverstijgende projecten?

3.4 Opdracht stikstofanalyses

De BC stemt in met de in de notitie opgenomen beslispunten en besluit de planning van de stikstofanalyses te bespreken bij de rondvraag van het BO.

De BC beoogt in het BO is aan te geven dat de provincies aan de slag zijn met het opstellen van stikstofanalyses en deze nog in 2020 willen afronden, maar dat - afhankelijk van de beschikbaarheid van RVO-brondata - een aantal analyseonderdelen (zoals informatie over de meldingen) mogelijk pas later beschikbaar zijn.

3.5 Verkenning herallocatiefonds eerste fase

De BC stemt in met het advies van de AC om het ministerie van LNV kenbaar te maken dat provincies ook de tweede fase van de verkenning wensen af te ronden. De BC stelt hierbij wel als voorwaarde dat [REDACTED]

[REDACTED]
in de besluitvorming over de verkenning een go/no go-moment wordt opgenomen.

[REDACTED]

3.6 Uitspraak Raad van State in de zaak 'Logtsebaan'

De BC stemt in met het (mondelinge) advies van de AC dat - uitgaande van de situatie waarin de Raad van State oordeelt dat intern salderen niet vergunningplichtig is - vergunningverleningen, waarbij sprake is van intern salderen, aan te houden.

Ten aanzien van het communicatiebericht wenst de BC zich de titel van het bericht te zijner tijd neutraler te formuleren. Ook dient in het bericht te worden benoemd dat de uitspraak geen relatie heeft met extern salderen.

Met als doel bestaande aanvragen snel te kunnen afhandelen acht de heer Drenth het verstandig als de provincies op de uitspraak van de Raad van State voorsorteren.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

De BC stemt in met het voorstel van het kernteam om de strategische sessie van de BC te laten plaatsvinden op donderdag 17 december in Den Haag. Rekening houdend met het op dezelfde dag van 13.30 tot 15.30 uur plaatsvindende BAC VP-overleg, start de sessie in de loop van de middag en sluit deze af met een diner tot 20.30 uur. Nadere informatie over de locatie en de inrichting van het programma volgt.

De BC neemt kennis van het bericht van het ministerie van LNV dat het advies van de Commissie van Deskundigen Meststoffenwet (CDM) de eerdere bevindingen van het CBS-rapport van 2019 bevestigt. Met de AAC vindt overleg plaats over het opstellen van een gezamenlijk advies over mogelijke extra stikstoffenverliezen van ongeveer 40 miljoen kilogram, waarvan een deel (circa, 8,8 miljoen kilogram) via ammoniak afkomstig is van emissiearme stallen uit de pluimvee-, varkens- en rundvleessector. Over de

communicatie en de door LNV beoogde Kamerbrief ter zake vindt overleg met het ministerie plaats.

4.2 Voortschrijdende planning BC-overleg (bijlage)

De BC stemt in met het agenderen van de vóór de zomer van 2021 te plannen BO's op 25 maart en 24 juni 2021.

5. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 10 september

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 10 september

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 10 september ongewijzigd vast.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 10 september

De BC neemt kennis van de stand van zaken van de tot en met het BC-overleg van 10 september voortvloeiende acties.

6. Ter informatie

6.1 Media-analyse

6.2 Kamerstukken

6.3 Politieke agenda

De politieke agenda wordt voor het volgende BC-overleg geactualiseerd.
– actie IPS/Susan –

6.4 BAC en AAC Energie-notitie Stikstof en duurzame energieprojecten

De BC neemt kennis van de conclusie van de BAC en de AAC Energie in het licht van de stikstofproblematiek geen oplossing te zien in een programma voor duurzame energieprojecten.

7. Rondvraag en sluiting

De heer Drenth spreekt zijn waardering uit voor de zorgvuldige communicatie van de provincies die extern salderen hebben opengesteld; er zijn geen tegenstellingen tussen provincies gecreëerd.

In antwoord op de vraag van de heer Jumelet naar de stand van zaken van de gerichte opkoopregeling geeft de [REDACTED] aan dat hierover op korte termijn duidelijkheid komt te bestaan. [REDACTED] voegt hier ter toelichting aan toe dat de vertraging is veroorzaakt door de toevoeging van de kalverhouderij en de geitenhouderij aan de opkoopregeling in combinatie met personele wisselingen binnen het ministerie van LNV.

De heer Jumelet geeft aan dat Drenthe een eigen aanpak voor de stikstofproblematiek heeft vastgesteld. Het op de bedrijfsvoering betrekking hebbende memo wordt met de BC gedeeld. – actie Henk Jumelet –

De heer Ten Bolscher geeft te zijn benaderd door Rijkswaterstaat met het verzoek in overleg te gaan over de overname van bestaande stikstofruimte in Overijssel voor de inzet van de Rijkswaterstaatproject elders in Nederland. De heer Ten Bolscher is van plan om met Rijkswaterstaat in gesprek te gaan en bericht de BC over het resultaat van het gesprek. Mevrouw Bruins Slot is recentelijk evenzeer door Rijkswaterstaat met het verzoek in de gebiedsgerichte processen op te kopen. Utrecht heeft dit verzoek afgehouden om in de rol van regievoerder zuiver in de gebiedsgerichte processen te kunnen staan. De signalen over de benadering van de provincies door Rijkswaterstaat in relatie tot de opkoop van stikstofruimte worden met DGS gedeeld. – **actie IPS/** [REDACTED] –

De BC stemt in met de suggestie van de heer Ten Bolscher om het Living Lab Stikstofdata in de BC uit te nodigen voor het verzorgen van een presentatie over de tot op heden bereikte resultaten met de inzet van data, ICT-toepassingen en kennisdeling voor het vinden van innovatieve oplossingen in het stikstofdossier. Living Lab werkt ook mee aan de stikstofanalyses. – **actie IPS** –

Met dank voor een ieders inbreng sluit de voorzitter het overleg om 17.40 uur.

15 oktober 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	15 oktober 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	H. Bruins Slot (plv. voorzitter; Ut), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (FI), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	[redacted] voorzitter AC), [redacted] BIJ12), [redacted] (IPS), [redacted] (Berenschot; agendapunt 3.3), [redacted] DGS/LNV; agendapunt 3.7), [redacted] (VNG; agendapunt 3.7), [redacted] (IPS; verslag)
Afwezig	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (adviseur), [redacted] (MT IPO)

1. Opening

De voorzitter complimenteert BIJ12 met de succesvolle release van AERIUS op 15 oktober.

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg van 15 oktober ongewijzigd vast. De BC verzoekt de heer Heidema om de BC in haar overleg van 5 november te informeren over de reden van het kabinet het overleg met de Rijksheren resp. de Landelijke Regietafel Stikstof voor onbepaalde tijd stop te zetten. – **actie Andries Heidema** –

3. Ter bespreking

3.1 Terugblik BO 1 oktober

Vooruitlopend op het nog te ontvangen formele DGS-verslag stemt de BC in met het IPS-verslag van het BO van 1 oktober.

3.2 Terugkoppeling overleg LBV 14 oktober

De heer Hofstra en de heer Ronnes geven, als portefeuillehouders GGA, een terugkoppeling van het op 14 oktober plaatsgevonden overleg met LNV-DG Natuur, Visserij en Landelijk gebied, de heer Osinga, de VNG en de agrarische sector over de landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (LBV). In het overleg is onder meer gesproken over piekbelasters en de bij provincies en de VNG bestaande zorgen over verloedering. [redacted]

[redacted] Mevrouw Baljeu informeert de BC in haar overleg van 5 november over de innovatieve 'Nieuwkoopse aanpak'. – **actie Jeanette Baljeu** –

Met betrekking tot het op 9 oktober met DG Osinga plaatsgevonden gesprek over de verplichte beëindiging van de nertsenhoudersconstateert de heer Drenth dat het ministerie van LNV is doordrongen van het belang nertsenhouders snel duidelijkheid te bieden. De VNG staat op het standpunt dat de vrijkomende stikstofruimte in de gebieden zelf dient te worden benut. De heer Drenth acht het ook mogelijk dat de minister de vrijkomende ruimte inzet als bronmaatregel voor het legaal maken van meldingen. Het gesprek over het omgaan met lege stallen is grotendeels analoog aan het overleg over de warme sanering varkenshouderij verlopen.

3.3 Beslisnotitie RSRS

█ (Berenschot) geeft een presentatie over de afsluiting van de definitiefase en de start van de ontwikkelfase van het regionale stikstofregistratiesysteem (RSRS).

█ adviseert de BC het RSRS niet open te stellen voor marktpartijen. Reden hiervoor is dat private actoren weliswaar stikstofruimte in het RSRS kunnen inbrengen, maar deze niet uit het RSRS kunnen halen. Dit op basis van jurisprudentie die stelt dat stikstof niet vatbaar is voor eigendomsrechten, waardoor private partijen geen zeggenschap hebben over de toedeling van de in het RSRS gestalde ruimte. Omdat deze zeggenschap exclusief is voorbehouden aan het bevoegd gezag c.q. de provincies, leidt het wél openstellen van het RSRS voor private partijen vooral tot ruis.

█ voegt hieraan toe dat het RSRS vanaf maart 2021 wel de opvang van vrijkomende ruimte van de extern salderen-transacties tussen private partijen ondersteunt. Ook in deze fase is de besteding van de ruimte echter in handen van het bevoegd gezag.

█

Zonder afbreuk te willen doen aan de snelheid van de ontwikkeling van de oktoberversie naar de maartversie van het RSRS verzoekt de BC █ om met betrekking tot de maartversie van het RSRS een memo op te stellen over de voor- en nadelen van het betrekken van private partijen bij het RSRS. In dit memo dient ook aandacht uit te gaan naar de mogelijkheid dat bevoegde gezagen binnen het kader van het RSRS behalve publiekrechtelijk ook privaatrechtelijk kunnen optreden. Ook dient in het memo aandacht uit te gaan naar de (systeem)technische, juridische en bestuurlijke mogelijkheid om gedurende de periode tussen de oktoberversie en de maartversie vrijkomende private stikstofruimte in of naast het RSRS op te slaan. Bedoeld memo wordt geagendeerd voor het BC-overleg van 26 november. – **actie Berenschot** –

Op verzoek van de BC onderzoekt Berenschot voorts of en onder welke condities het RSRS (met de mogelijkheid van in het RSRS inbrengen en eruit halen van stikstofruimte) kan worden opengesteld voor medeoverheden, waaronder gemeenten. De resultaten van dit in het memo op te nemen onderzoek - inclusief het vaststellen van prioriteringsregels voor de uitgifte van stikstofruimte - worden evenzeer in het BC-overleg van 26 november besproken. – **actie Berenschot** –

Op basis van de presentatie en de verzoeken van de BC stemt de BC onder de volgende voorwaarden in met de in de notitie opgenomen beslispunten:

- Beslispunt 1b dient te worden gelezen als "Het vanaf het moment van beschikbaar komen van het RSRS het door elke provincies **zo veel mogelijk** inbrengen van haar vrijgemaakte en vrijgevallen ruimte in de oktoberversie RSRS."
- Ten aanzien van de beslispunten 1b en 1d ziet de BC graag een in de BC van 26 november te bespreken nadere uitwerking van de door de BC ter zake gestelde vragen tegemoet.
- Beslispunt 3a moet worden gelezen als "gegeven de geschetste juridische en bestuurlijke context, het **in ieder geval gedurende de transitie van de oktoberversie naar de maartversie** openstellen van RSRS voor private actoren onwenselijk is en hierover ook helder te communiceren met relevante stakeholders in het veld."

De voorzitter constateert dat de BC belangrijke markeringen heeft gemaakt op basis waarvan de werkzaamheden aan de opdracht kunnen worden voortgezet. De GS-en dienen op basis van een gezamenlijk tekstvoorstel (ter bespreking in het BC-overleg van 5 november) een besluit te nemen tot het instellen van het RSRS. Ook dienen binnen een bepaalde termijn de beleidsregels te worden aangepast aan het RSRS. Een voorstel hiertoe wordt ook besproken in het BC-overleg van 5 november.

Ten aanzien van de financiering van het RSRS-traject geeft [REDACTED] aan dat in de IPS-begroting van 2020 en in de IPS-begroting van 2021 middelen zijn gereserveerd voor zowel de door Berenschot uit te voeren ontwikkelopdracht als voor de kosten van de door het RIVM te verrichten systeemaanpassing. Afhankelijk van de instemming van de BC en de hieraan gekoppelde 'plussen' en 'minnen' voert de IPS het gesprek met Berenschot over de vervolgofferte voor de vervolgfase. Op dit moment bestaat er een 'plus' voor wat betreft de door de provincies voor het traject te leveren capaciteit. Indien de provincies hier op korte termijn niet alsnog kunnen voorzien, kan een beroep op Berenschot worden gedaan. Voor deze fase (de financiering van het traject wordt per fase gezien en gecontroleerd) betekent dit dat er sprake is van meerkosten. Dit hoeft nog niet te betekenen dat er een overschrijding is op het gehele traject.

Procedure:

- De IPS organiseert in overleg met de voorzitter en Berenschot een vóór het BC-overleg van 26 november plaatsvindend RSRS-overleg

van vier uur ter bespreking van de vormgeving van de bestuurlijke spelregels; – **actie IPS** –

- De bespreking van het door Berenschot op te stellen memo en de vaststelling van de bestuurlijke spelregels vindt plaats in het BC-overleg van 26 november.

3.4 Presentatie stikstofuitdagingen Veluwe

Omwillen van de beperkte overlegtijd wordt de presentatie van de heer Drenth over de diverse aan de Veluwe gerelateerde stikstofuitdagingen geagendeerd voor het BC-overleg van 5 november. Hierop vooruitlopend geeft de heer Drenth aan dat zijn presentatie toont waarom Gelderland ten aanzien van onder meer extern salderen acteert zoals zij acteert. Daarnaast bericht de heer Drenth dat Gelderland op 15 oktober de vrijwillige opkoopregeling voor kalverhouderijen heeft opengesteld.

3.5 Verstrekking BC-verslagen aan PS-en

De BC stemt in met het procesvoorstel voor het vanaf het moment van vaststelling beschikbaar stellen van BC-verslagen aan Statenleden:

- De IPS stelt een verslag op volgens de huidige werkwijze; dat wil zeggen beknopt doch met inachtneming van de wens van de BC dat de verslagen ten goede komen aan de kwaliteit van het besluitvormingsproces;
- De BC stelt dit verslag vast in haar eerstvolgende overleg;
- Een college van GS dat de BC-verslagen voor de Provinciale Staten beschikbaar wil maken, plaatst de BC-verslagen na het BO in een beveiligde omgeving. Het betreft de BC-verslagen die dateren uit de periode tussen het voorlaatste en laatste BO;
- Statenleden krijgen met een aparte inlogcode toegang tot de beveiligde omgeving.

De IPS beziet de sinds het voorjaar van 2020 opgestelde BC-verslagen op verstrekingskwaliteit en zendt de BC-leden de verslagen gebundeld (dat wil zeggen: geordend op BO) toe. – **actie IPS/** [REDACTED]

3.6 Vaststelling IPS-begroting 2021

De BC stemt zonder wijzigingen in met de begroting ten behoeve van de voortzetting van de organisatie en werkzaamheden van de IPS in 2021. De leden van de AC dragen individueel zorg voor agendering in de GS-en.

– **(via IPS) actie AC-leden** –

3.7 Technische briefing legalisering meldingen

Conform de in het BO van 1 oktober gemaakte afspraak verzorgen [REDACTED] (DGS), [REDACTED] (DGS) en [REDACTED] (LNV) een technische briefing over de aanpak van de legalisering van meldingen. De in de briefing getoonde presentatieslides zijn op 15 oktober - op vertrouwelijke basis - aan de BC voorgelegd.

█ geeft aan dat DGS, in aanloop van het zichtbaar worden van de effecten van het plan van aanpak, nadrukkelijk mogelijkheden beziet om elementen uit het plan van aanpak te versnellen, meldingentranches te vergroten en actief op zoek te gaan naar oplossingen voor aan de meldingen gekoppelde (financiële) problemen.

In antwoord op de vraag van de BC wat de gebiedsgerichte bronmaat-regelenaanpak betekent voor het tempo van het legaliseren van meldingen in Groningen, Drenthe en Zuid-Holland (omdat deze provincies minder meldingen kennen, hebben deze provincies zorgen over de tijdige inzet van bronmaatregelen voor het legaliseren van deze meldingen), stelt █ dat voor de restproblematiek nog samen stappen moeten worden gezet en dat het plan van aanpak nog verdere uitwerking vergt.

De heer Ronnes benadrukt het belang van een voortvarende aanpak van de legalisering van meldingen. Hiertoe dient de oplossingsfocus te worden verplaatst van het zoeken van langetermijnoplossingen naar het op basis van concrete meldingsproblemen creëren van maatwerk. Het Rijk is verantwoordelijk, maar kan voor wat betreft het benutten van relevante informatie een beroep doen op de provincies.

Ten aanzien van het verzoek van de BC om zorg te dragen voor een heldere communicatie richting melders met de boodschap dat het Rijk de meldingen oplost, stelt █ dat DGS - naast het sturen van verschillende brieven - op 29 oktober een brede informatiesessie en een 'dedicated' sessie met de landbouwsectoren organiseert. Daarnaast staat BIJ12 paraat voor het beantwoorden van vragen. Omdat de in de presentatie genoemde gesprekken met banken over de financieringsnood van melders zich nog in een verkennende fase bevinden, kan hierover nog niet worden gecommuniceerd. Denkkraft vanuit de provincies is welkom.

█ geeft aan dat in de naar de individuele melder te sturen brief geen generieke belofte is opgenomen, maar wel de boodschap dat het Rijk er voor zorgt dat de meldingen worden omgezet in een vergunning. Rekening houdend met het verificatieproces zit hier echter wel een voorbehoud in. En melders die de facto nog niet zijn begonnen met het realiseren van de melding, worden niet in de legaliseringsslag meegenomen.

█ benadrukt dat de huidige brief toegankelijk is opgesteld opdat elke ontvanger de aanvraag gemakkelijk kan doen. Tegemoet komend aan de wens van de BC is DGS echter bereid om te bezien of de generieke brief kan worden omgezet naar een meer persoonlijke brief die sterker uitstraalt dat problemen worden opgelost. Hoewel ook deze persoonlijke brief de melder niet honderd procent garantie kan geven dat zijn of haar meldingsprobleem feitelijk wordt opgelost, wil DGS wel bezien of de brief van voldoende status kan worden voorzien om voor de melder dienst te kunnen doen in gesprekken met derden/financiële instellingen.

In antwoord op de vraag van de BC welke betekenis DGS toekent aan de uitspraak van de Raad van State over Logistiek Park Moerdijk (zie agenda-punt 6.1.4), geeft [REDACTED] aan de uitspraak met de IPS te zullen analyseren. Op voorstel van de voorzitter wordt dit agendapunt in het BC-overleg van 5 november opnieuw geagendeerd. – **actie IPS** –

Met betrekking tot de praktische uitvoering van het legaliseren van meldingen geeft [REDACTED] aan dat DGS en IPS op korte termijn komen te spreken over de financiering van de aanpak. De BC wordt hierover geïnformeerd.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

- Als gevolg van de AERIUS-actualisatie is de provincie Limburg met DGS in gesprek over het sluitend krijgen van de passende beoordeling van Natura 2000-gebied Brunsummerheide. Voor de korte termijn betekent dit dat de BC afsprekt dat vergunningaanvragen ter zake wel in behandeling worden genomen, maar dat hierover nog geen besluiten worden genomen.
- Met de toevoeging dat het met voorrang oplossen van meldingen niet alleen betrekking heeft op de landbouw maar ook op de industrie, stemt de BC in met de bij agendapunt 6.5 opgenomen IPO-persreactie op het wetsvoorstel en de Kamerbrieven van de minister van LNV.
- Rekening houdend met de drukbezette agenda's in december wordt de strategische sessie van de BC verplaatst naar januari 2021. In de sessie kan aandacht uitgaan naar het omgaan met de resultaten van de stikstofanalyses en naar de opmaat naar de kabinetsformatie in 2021. Nadere informatie over de definitieve datum, het tijdstip en de locatie volgt. De IPS bericht de BC-leden vóór de kerst over de in de sessie te bespreken documenten. – **actie IPS** –

4.2 Voortschrijdende planning BC-overleg

De BC stemt in met de voorgestelde BC-overlegplanning in 2021. Indien de BC dit noodzakelijk acht, wordt de in beginsel driewekelijkse overlegcyclus aangevuld met extra overlegmomenten.

5. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 24 september

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 24 september

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 24 september ongewijzigd vast.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 24 september

De BC neemt kennis van de stand van zaken van de uit de tot en met het BC-overleg van 24 september voortvloeiende acties.

6. Ter informatie

6.1 Media-analyses

6.1.1 Overzichten media-analyses

6.1.2 Brandbrief LTO Nederland c.s. over stikstofbeleid en a.s. Kamerbrief

6.1.3 Uitspraak Raad van State inzake vergunningvereiste weidegang

6.1.4 Uitspraak Raad van State inzake Logistiek Park Moerdijk

De BC besluit de uitspraak van de Raad van State in het BC-overleg van 5 november opnieuw te agenderen ter bespreking van een nadere juridische analyse (zie ook agendapunt 3.7).

6.2 Kamerstukken

6.3 Politieke agenda

6.4 Ervaringen provincies met openstellen extern salderen

6.5 Wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering, kabinetsreacties adviezen Remkes en Hordijk

Met de toevoeging dat het met voorrang legaliseren van meldingen niet alleen betrekking heeft op de landbouw maar ook op de industrie, stemt de BC in met de IPO-persreactie op het wetsvoorstel en de Kamerbrieven van de minister van LNV (zie ook agendapunt 4.1).

7. Rondvraag en sluiting

Op voorstel van de heer Hofstra wordt de onderlinge afspraken tussen de provincies over de omgang met extern salderen voor het volgende BC-overleg geagendeerd. – **actie IPS** –

Met dank voor een ieders inbreng sluit de voorzitter het BC-overleg om 18.18 uur.

5 november 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	5 november 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (adviseur), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	■■■■■ (voorzitter AC), ■■■■■ (IPS), ■■■■■ (agendapunt 3.5), ■■■■■ (IPS)

1. Opening

De voorzitter opent het overleg en bericht dat mevrouw Pijpelink iets later aan het overleg deelneemt en de heer Staghouwer tot 17.00 uur bij het overleg aanwezig is.

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg van 5 november ongewijzigd vast.

3. Ter bespreking

3.1 Presentatie stikstofuitdagingen Veluwe

De heer Drenth geeft een presentatie over de diverse aan de Veluwe gerelateerde stikstofuitdagingen. De presentatieslides zijn als bijlage bij dit verslag opgenomen.

De heer Drenth legt in de presentatie uit waarom de provincie Gelderland niet tegen extern salderen is, mits extern salderen zo effectief mogelijk (dat wil zeggen: het behalen van maximaal rendement door middel van extern salderen dichtbij Natura 2000-gebieden) kan worden ingezet. De huidige Rijksregels bieden de provincie echter onvoldoende handvatten om extern salderen hierop te kunnen sturen.

Als alternatief voor extern salderen resp. het vinden van stikstofruimte hanteert Gelderland de agenda 'Gelderse Maatregelen Stikstof 2020-2025' (GMS), waarin de provincie met alle sectoren, gemeenten, waterschappen, het RIVM, de WUR en andere organisaties een nadrukkelijke verbinding legt tussen de huidige emissie, de beoogde emissiereductie en de locatie waar deze reductie plaatsvindt. De GMS-databank maakt het mogelijk om de reductiemogelijkheden en natuurversterkingen op hexagoonniveau te bezien en via effectieve maatregelen naar duurzame oplossingen te sturen. De GMS ligt in december 2020 in de provincie ter besluitvorming voor, waarna de uitvoering in januari 2021 van start kan gaan.

In antwoord op het pleidooi van de heer Ronnes om vooral in te zetten op emissieverlaging door middel van het stimuleren van bedrijfsinnovaties in plaats van op opkooptransacties, geeft de heer Drenth aan dat zelfs indien

Gelderland geen enkele dierhouderij zou hebben, het overgrote deel van de hexagonen in Gelderland (zwaar) overbelast is. [REDACTED]

Naar aanleiding van de door de heer Mackus benoemde behoefte aan een landelijk overzicht van stikstofberekeningen, geeft de heer Drenth aan dat Gelderland in de afgelopen jaren op dit gebied veel expertise heeft opgebouwd. [REDACTED] voegt hieraan toe dat de op dit moment plaatsvindende stikstofanalyses de provincies een scherper zicht op zowel de emissies als de emissiereductie-mogelijkheden moeten gaan bieden.

[REDACTED] Daarnaast heeft Gelderland onder meer de opkoopregeling voor de kalverhouderij opengesteld.

3.2 Voorbereiding BO 10 december: oriënterende bespreking

3.2.1 BO-agenda en vaststelling woordvoerderschappen

De BC stemt - met een enkele wijziging - in met het voorstel van het kernteam voor de verdeling van de volgende woordvoerderschappen:

- Provinciale opgaven : J. Baljeu
- Casuïstiek gebiedsgerichte aanpak : H. Hofstra
- Aanpak overige knelgevallen : P. Drenth
- Vrijvallende ruimte bij extern salderen en RSRS : E. Rommel
- Stand van zaken stikstofanalyses : E. Ronnes
- Stand van zaken bronmaatregelen : G.H. ten Bolscher

Het voorstel voor het woordvoerderschap voor het agendapunt 'Wijziging regeling natuurbescherming' is afhankelijk van de inhoud van de nog door de IPS te ontvangen DGS-notitie ter zake.

Indien het Tweede Kamerdebat over het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering vóór het BO plaatsvindt, verzoekt de BC de minister van LNV om in het BO een terugkoppeling te geven van de debatresultaten, inclusief de mogelijke consequenties hiervan voor de provincies.

Naar aanleiding van de suggestie van de heer Drenth om de onrust over het met de gerichte opkoopregeling gepaard gaande agrarische 'beroepsverbod' in het BO te bespreken, geeft [REDACTED] aan dat de deze week gepubliceerde regeling inhoudelijk is afgerond. De stuurgroep Opkoopregeling

bereidt op dit moment de uitwerking en de monitoring van de eerste tranche van de regeling voor, waarna de regeling wordt geëvalueerd. De regeling is gebaseerd op vrijwilligheid. De provincies hebben een uitvoeringsverantwoordelijkheid binnen de door het Rijk gestelde kaders. De heer Smit stelt het door de BC genoemde belang van een heldere, gemeenschappelijke communicatie van het Rijk en de provincies richting de agrarische sector aan de orde in het stuurgroepoverleg van 6 november. – [REDACTED] –

De inhoudelijke voorbereiding van het BO vindt grotendeels plaats in het BC-overleg van 26 november.

3.2.2 Casuïstiek diffuse belasters gebiedsgerichte aanpak

Op advies van de AC neemt de BC kennis van de ervaringen die zijn opgedaan bij het zoeken naar een interbestuurlijke oplossing voor de problematiek van de diffuse belasters stikstof (fase 1). Daarnaast stemt de BC op basis van het op 15 oktober gevormde advies van de AC in met de uitdieping van de oplossingsrichtingen voor deze problematiek (fase 2).

Vervolgroute:

- 19 november: AC-bespreking van de uitkomsten van fase 2, ter advisering van de BC
- 26 november: BC-bespreking van het AC-advies en de BC-inzet in het BO

3.2.3 RSRS en vrijvallende stikstofruimte bij extern salderen

De BC stemt in met een op het reguliere BC-overleg van 26 november aansluitende werksessie ter bespreking van de bestuurlijke afspraken met betrekking tot de inbreng en uitgifte van stikstofruimte in het RSRS en het praktische gebruik van het RSRS. Ter voorbereiding van de werksessie wordt in overleg met de AC- en BC-portefeuillehouders een notitie met besprekingspunten opgesteld, waarin ook aandacht uitgaat naar de mogelijke betrokkenheid van andere overheden en private partijen bij het RSRS.

Rekening houdend met het feit dat alle sectoren ervan op de hoogte zijn dat de provincies toewerken naar een in het voorjaar van 2021 functionerend RSRS, acht de BC het van belang de sectoren bij de RSRS-ontwikkeling te betrekken om deze niet via de GS-en te laten verrassen. Mevrouw Rommel geeft hierop aan dat inmiddels een gesprek met een vertegenwoordiging van de agrarische sector heeft plaatsgevonden.

De BC stemt tevens in met de beoogde vervolgroute voor de bespreking van het RSRS in het BO:

- (uiterlijk) 16 november: toezending notitie besprekpunten voor het BC-overleg van 26 november (inclusief werksessie op 26 november) aan de BC-leden, met het verzoek deze te bespreken in de GS-en van 24 november
- 19 november: AC-bespreking ter voorbereiding van het BO, ter advisering van de BC
- 24/25 november: terugkoppeling uit de GS-en

- 26 november: BC-bespreking van het AC-advies, de terugkoppeling uit de GS-en en de BC-inzet in het BO
- 26 november (avond): BC-werksessie en besluitvorming over bestuurlijke spelregels
- 2 december: versturen geannoteerde BO-agenda naar de GS-en ter bespreking in de GS-en op 8 december
- 8/9 december: terugkoppeling uit de GS-en
- 9 december: opstellen en voorleggen geactualiseerde geannoteerde BO-agenda aan de BC
- 10 december: BO

In aanvulling op de vervolgroute benadrukt [REDACTED] dat in de strakke planning van het RSRS-traject de BC-bespreking van 26 november cruciaal is voor het bepalen van de bestuurlijke afspraken en spelregels, de bij het RSRS te betrekken spelers en de juridische en technische vormgeving en uitvoering.

3.3 Aanpassing beleidsregels RSRS

De BC stemt in met het in het AC-overleg van 29 oktober gevormde AC - advies aan de BC om de aanpassing van de beleidsregels en het instellingsbesluit met betrekking tot het RSRS in november in de GS-en vast te stellen. De IPS zal de AC-leden verzoeken de aanpassing van de beleidsregels en het instellingsbesluit te agenderen in de GS-en van 17 dan wel 24 november.

– actie IPS/[REDACTED] –

De BC-stemt tevens in met de door het IPO opgestelde woordvoeringslijn en Q&A voor de aanpassing van de beleidsregels.

De heer Hofstra merkt op aan dat voor het wijzigen van beleidsregels in Flevoland een inspraakverordening van kracht is. De andere provincies kennen deze verordening niet.

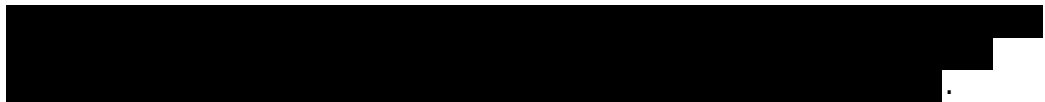
3.4 Provinciegrensoverschrijdend extern salderen

[REDACTED]

[REDACTED] De IPS stelt voor dit agendapunt een notitie op waarin de bestaande afspraken en een juridische analyse van extern salderen in beeld worden gebracht.

– actie IPS/[REDACTED]

[REDACTED]



3.5 Analyse uitspraak Raad van State inzake Logistiek Park Moerdijk

De BC stemt in met het in het AC-overleg van 29 oktober gevormde advies van de AC aan de BC om de beleidsregels niet aan te passen aan de uitspraak van de Raad van State inzake het Logistiek Park Moerdijk, maar de analyse van de uitspraak te betrekken bij de evaluatie van de beleidsregels. Het themateam VTH bereidt ten behoeve van de bespreking in de AC een voorstel voor het moment van de evaluatie voor.

Mevrouw Bruins Slot verzoekt de uitspraak van de Raad van State en de mogelijk extra ruimte van extern salderen in de evaluatie verkennend te relateren aan de benodigde ruimte voor het legaal houden van meldingen.

Op suggestie van de heer Ten Bolscher geeft [REDACTED] aan dat de tweejaarstermijn van de PAS-vergunningen deel gaat uitmaken van het evaluatieonderzoek.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

- De heer Heidema geeft een toelichting op de stopzetting van het kabinetsoverleg met de Landelijke Regietafel Stikstof (LRS), gezien de inmiddels goed functioneren inrichting van het bestuurlijk overleg via de lijn AC-BC-BO. Indien nodig kan de Commissaris als Rijksheer nog steeds worden gevraagd om een verbindende rol tussen het Rijk en de provincies te spelen. Daarnaast blijft de heer Heidema als adviseur actief bij de BC (en het kernteam van de BC) betrokken. De voorzitter interpreteert het opheffen van de LRS als een succes en bedankt de heer Heidema zowel voor zijn inspanningen in de LRS als voor zijn bereidheid bij de BC actief betrokken te willen blijven.
- Met de BC-intentie de BC-verslagen voor PS-en toegankelijk te maken, heeft de IPS de BC-verslagen met de betrekking tot de BO's van 26 maart, 22 april, 23 mei, 9 juli en 1 oktober op 5 november BO-geclusterd naar de BC-leden verzonden. De verstrekking van deze verslagen vindt niet eerder plaats dan op 11 november. Voor toekomstige BO's geldt dat de provincies de hierop betrekking hebbende BC-verslagen een week na het BO voor de PS-en toegankelijk maken. De IPS draagt ook hierbij zorg voor een gebundelde aanlevering van de BC-verslagen.
- De BC neemt er kennis van dat de IPS de AC-leden op 16 oktober heeft verzocht de IPS-begroting 2021 vóór 19 november in de GS-en te agenderen en de GS-besluiten terug te koppelen aan de IPS.
- De BC neemt kennis van de planning van de Kamerbehandeling van het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering: 9 november inbreng Kamervragen; 20 november nota naar aanleiding van het verslag en in de week van 7 december behandeling van het wetsvoorstel. Anders dan

eerder bericht wordt de bij het wetsvoorstel te betrekken AMvB pas op 20 november in de ministerraad besproken. Dit betekent dat de BC - net als eerder voor wat betreft haar reactie op het wetsvoorstel - aansluit bij de in de week na de ministerraad volgende internetconsultatie.

- De strategische sessie van de BC vindt plaats op 21 januari 2021 en duurt van 14.00 tot 18.00 uur. De sessie richt zich in beginsel op de omgang met de resultaten van de in december afgeronde stikstof-analyses en op de positionering van de provincies op het gebied van stikstof in opmaat naar het nieuwe kabinet.

4.2 Voortschrijdende planning BC-overleg

De BC neemt kennis van de planning met betrekking tot de in het najaar van 2020 plaatsvindende AC- en BC-overleggen en van de door het IPO-bestuur vastgelegde AC-, BC- en BO-data in 2021.

5. Vaststelling verslag en actiepunten BC-overleg 15 oktober

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 15 oktober

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 15 oktober ongewijzigd vast. Gezien de vertrouwelijke status van de presentatieslides van de door DGS verzorgde technische briefing over de legalisering van meldingen, worden deze slides niet aan het verslag toegevoegd.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 15 oktober

Naar aanleiding van de vraag van de heer Hofstra over het moment waarop de BC het memo van de provincie Drenthe met betrekking tot innovatieve melkveehouderij tegemoet kan zien, besluit de BC dit onderwerp in één van de eerstvolgende BC-overleggen te agenderen. – **actie IPS** –

6. Ter informatie

6.1 Media-analyses

De BC neemt kennis van de media-analyses.

6.2 Kamerstukken

De BC neemt kennis van de Kamerstukken.

6.3 Politieke agenda

De BC neemt kennis van de politieke agenda.

6.4 Onderzoek drempelwaarde op basis van modelon nauwkeurigheid

De BC neemt met interesse kennis van de in het AC-overleg van 29 oktober besproken oplegnotitie en het memo met betrekking tot de onderzoeksbevindingen naar de mogelijke toepassing van een alternatieve drempelwaarde op basis van modelon nauwkeurigheid. De AC informeert de BC te zijner tijd over de resultaten van het vervolgonderzoek. [REDACTED] geeft hierbij aan dat het vervolgonderzoek - gezien de complexiteit van de

materie - van zowel de provincies als het Rijk de nodige tijd vergt.

6.5 Stand van zaken passende beoordeling Brunsummerheide

De BC neemt kennis van de acties die lopen rondom de actualisatie van het SSRS en de stand van zaken met betrekking tot vergunningverlening op basis van het SSRS. [REDACTED]

De heer Mackus geeft aan dat de provincie Limburg en DGS in week 46 (= volgende week) met elkaar in gesprek gaan over het vinden van een passend maatregelenpakket.

In antwoord op de vraag van de heer Ronnes of de aanvragers op de hoogte worden gesteld van het feit dat vergunningverleningen met gebruikmaking van het SSRS nu niet kunnen plaatsvinden, geeft [REDACTED] geeft aan dat het in behandeling nemen van aanvragen mogelijk blijft, maar dat besluiten over de aanvragen tijdelijk uitblijven. Bij het langdurig uitblijven van een oplossing wordt (ook) de communicatie in de AC geagendeerd.

6.6 Regeling gerichte opkoop veehouderijen gestart

Het op 3 november gepubliceerde IPO-nieuwsbericht is op verzoek van de BC (via de BC-app) op 3 november aangepast; de als bijlage bij de agenda opgenomen versie betreft de definitieve versie.

7. Rondvraag en sluiting

Mevrouw Pijpelink verzoekt de BAC VP-leden binnen de BC om voorafgaand aan het op 6 november plaatsvindende overleg van het kernteam van de BAC VP contact met haar op te nemen over mogelijk bestaande plannen van een aantal provincies voor een alternatieve verdeelsleutel.

Mevrouw Baljeu informeert de BC in één van de eerstvolgende BC-overleggen over de stand van zaken met betrekking tot het verlease-initiatief Nieuwkoopse Plassen.

– actie Jeanette Baljeu –

De voorzitter bedankt de deelnemers voor hun bijdrage en sluit het overleg om 18.00 uur.

26 november 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	26 november 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Overig	██████████ (voorzitter AC), ██████████ (BIJ12), ██████████ (IPS), ██████████ (IPS; agendapunten 3.1.3 en 3.1.5), ██████████ (IPS; agendapunt 3.1.4), ██████████ (IPS)

1. Opening

In verband met BO-verplichtingen van de heer Vermeulen, zit mevrouw Bruins Slot de bespreking van de agendapunten 2 en 3 (minus agendapunt 3.1.9 en 3.4) voor. De heer Vermeulen zit de overige agendapunten voor en de BC-avondsessie over het RSRS (zie agendapunt 3.1.9).

De voorzitter bericht dat mevrouw Rommel tot 16.50 uur bij het overleg aanwezig kan zijn.

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor het BC-overleg van 26 november ongewijzigd vast.

3. Ter bespreking

3.1 Voorbereiding BO 10 december: concluderende bespreking

De voorzitter deelt mee dat DGS nadrukkelijk rekening houdt met het op 10 december plaatsvinden van de Kamerbehandeling van het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering. Indien de behandeling van het wetsvoorstel daadwerkelijk voor 10 december wordt geagendeerd en de minister van LNV geen ruimte ziet het BO nog vóór het kersreces te laten plaatsvinden, komt het BO van 10 december te vervallen. In dat geval zal een afstemmingsmoment tussen de minister en de BC-(vice)voorzitter worden gezocht om een alternatieve invullingswijze van het beoogde BO te bespreken. De IPS bericht de BC-leden begin week 49 of het BO op 10 december doorgang vindt en of de IPS in dat geval op 2 december wel of geen BO-stukken aan de GS-en voorlegt. Tot dat moment koerst de BC aan op het doorgang vinden van het BO op 10 december.

Vervolgroute:

- 2 december: versturen geannoteerde BO-agenda naar de GS-en ter bespreking in de GS-en van 8 december
- 8/9 december: terugkoppeling uit de GS-en
- 9 december: opstellen en voorleggen geactualiseerde geannoteerde BO-agenda aan de BC
- 10 december: BO

Algemeen

3.1.1 Geannoteerde BO-agenda en vaststelling aanvullende woordvoerdenschappen

De BC stemt in met het ter informatie aan de BO-agenda toevoegen van de agendapunten 'Stand van zaken extern salderen' en de 'Handreiking ecologische voortoets stikstof'. De BC stemt tevens in met het voorstel van het kernteam de woordvoerderschappen van deze agendapunten in handen te stellen van de voorzitter resp. van de heer Fokkinga.

De BC stemt voorts in met het afvoeren van het eerder ter conclusie in de BO-agenda opgenomen agendapunt 'Wijziging regeling natuurbescherming'. Op verzoek van de BC wordt de 'Redeneerlijn meldingen en SSRS' (zie agendapunt 3.2) als rondvraagpunt aan de BO-agenda toegevoegd.

3.1.2 Interbestuurlijk planningsoverzicht

De BC stemt in met het door de IPS en DGS opgestelde interbestuurlijke planningsoverzicht. Dit interne sturingsinstrument, dat op hoofdlijnen betrekking heeft op de prioritering van IPS- en DGS-werkzaamheden in de het komende half jaar, staat op de BO-agenda ter informatie geagendeerd.

Gebiedsgerichte aanpak

3.1.3 Provinciale opgave

De BC is van oordeel dat de DGS/IPS-notitie 'Provinciale opgave' onvoldoende basis biedt voor een concluderende bespreking van de provinciale opgave in het BO. Mede op grond van de presentatie van mevrouw Baljeu stemt de BC in met het voorstel van de portefeuillehouders NSA de notitie compacter te formuleren en de notitie - in combinatie met de BC-inbreng voor het BO-agendapunt 'Stand van zaken bronmaatregelen' (zie agendapunt 3.1.5) - nadrukkelijker te richten op de uitwerking van de provinciale randvoorwaarden en het ter zake geldende aanbod en de verzoeken van de provincies aan het Rijk. Voor het actief kunnen oppakken van de inspanningsplicht van de provincies dient in de notitie specifiek aandacht uit te gaan naar de wijze waarop de uitvoeringsplicht zich verhoudt tot de inspanningsplicht. De portefeuillehouders blijven actief bij de ambtelijke uitwerking van de notitie betrokken; de aangepaste notitie wordt ter schriftelijke afstemming aan de BC voorgelegd. – actie IPS/ [REDACTED] –

3.1.4 Casuïstiek gebiedsgerichte aanpak stikstof – diffuse belasters

De BC neemt kennis van de uitkomsten van de notitie over de casuïstiek diffuse belaster en stemt in met het advies van de AC om met de minister tot afspraken te komen over:

1. de aanpak voor de middel- en lange termijn: het verder in beeld brengen van de aangereikte oplossingsrichtingen;
2. de aanpak voor de korte- en middellange termijn: het aansluiten bij het traject Berenschot bij het ontwikkelen van een stikstofdepositiebank.

Ten aanzien van de aanpak voor de korte termijn (voorstel: het inzetten van een landelijke generieke ontwikkelreserve ten behoeve van een voorfinanciering dan wel uitruil van stikstofruimte voor de drie in kaart gebrachte projecten plus het voorbereiden van een 2^e en 3^e batch voor projecten met eenzelfde karakteristiek) stemt de BC in met het voorstel van de voorzitter dat de heer Hofstra (in overleg met mede-GGA-portefeuillehouders de heer Ronnes en de heer Ten Bolscher) in afstemming met de heer Staghouwer, mevrouw Baljeu en de heer Drenth met betrekking tot de kortetermijnaanpak voor diffuse belasters een BC-standpunt formuleert dat én recht doet aan de wens van de BC om op het gebied van casuïstiek te blijven doorleren én recht doet aan de aanpak van andere, soortgelijke diffuse belasters.

– actie Harold Hofstra en IPS/ [REDACTED] –

3.1.5 Stand van zaken bronmaatregelen

De BC stemt in met het voorstel van de portefeuillehouders NSA om het ter informatie geagendeerde agendapunt 'Stand van zaken bronmaatregelen' in het BO ter bespreking te agenderen en hiervoor - in combinatie met de BC-inbreng voor het agendapunt 'Provinciale opgave' (zie agendapunt 3.1.3) - de volgende inbreng te leveren:

- De uitvoering van de bronmaatregelen moet met spoed door het Rijk worden opgepakt
- Ter optimalisering van de bronmaatregelen moeten de provincies actief bij de uitwerking van de bronmaatregelen worden betrokken
- De effectiviteitsmaximalisatie van de bronmaatregelen vraagt om keuzes van het Rijk over waar de bronmaatregelen het beste kunnen worden ingezet
- Voor de borging van de effectiviteit moeten de bronmaatregelen in wet- en/of regelgeving worden verankerd
- Het Rijk moet per bronmaatregel helderheid bieden over welk deel van de reductie voor natuurherstel bestemd is (6.1./6.2) en welk deel voor ontwikkelruimte (6.3)
- Het Rijk moet haar resultaatverantwoordelijkheid pakken door achterblijvers (sectoren/gebieden) aan te spreken

Gezien de sterke samenhang tussen de agendapunten 'Stand van zaken bronmaatregelen' en 'Provinciale opgave' ziet de heer Ten Bolscher af van het separate BC-woordvoerderschap met betrekking tot het agendapunt 'Bronmaatregelen' resp. voert mevrouw Baljeu namens de BC in het BO voor beide agendapunten het woord.

3.1.6 Stand van zaken stikstofanalyses

De BC neemt kennis van de door de AC verleende opdracht tot het opstellen van een plan van aanpak voor de vervolgfase van de stikstofanalyses en stemt in met het in het BO delen van de volgende stand van zaken:

- De stikstofanalyses worden volgens planning opgesteld. De berekeningen zijn gestart en de voortgang wordt begeleid door een klankbordgroep met mensen vanuit de Kwartiermakers Gebiedsgerichte Aanpak. Het op 10 december beschikbare beeld van de uitkomst beslaat nog niet alle gebieden;

- De basis van de stikstofanalyse is een feitelijke weergave van de overschrijding van de KDW per habitattypen per gebied, met daarbij een beeld van de daling van de ADW door autonome ontwikkeling en de bronmaatregelen van het Rijk tot en met 2030. De ADW wordt voor de huidige depositie (2020) per sector weergegeven (een nauwkeurigere weergave is opgenomen in de opdrachtschrijving die de AC in haar overleg van 15 oktober heeft besproken).

Toestemmingsverlening

3.1.7 Stand van zaken extern salderen

De BC neemt kennis van het geactualiseerde overzicht van de openstellingen van extern salderen en van de tot op heden door de provincies met het openstellen van extern salderen opgedane ervaringen. De BC stemt in met het in het BO met de minister ter informatie delen van de stand van zaken.

Naar aanleiding van de constatering van de heer Ten Bolscher dat de eerder door de agrarische sector geuite zorgen over extern salderen niet in de eerste provincie-ervaringen met extern salderen zijn terug te zien, geeft [REDACTED] aan dat tot op heden van extern salderen nog zeer beperkt gebruik wordt gemaakt. De IPS stelt op verzoek van de BC een kort document met de actuele stand van zaken van extern salderen op dat de provincies kunnen gebruiken in hun communicatie met de agrarische sector. De IPS beziet tevens het geschikte moment voor de inzet van het beoogde document. – **actie IPS/** [REDACTED] –

3.1.8 Handreiking ecologische voortoets stikstof

De BC neemt kennis van de in het BO (louter) ter informatie geagendeerde handreiking voortoets stikstof. De AC heeft in haar overleg van 19 november ingestemd met het beschikbaar stellen van de handreiking aan vergunningverleners en initiatiefnemers. De handreiking ondergaat als levend document voor de uitvoeringspraktijk in de toekomst nog aanpassingen/aanvullingen.

De heer Mackus merkt op dat de (uitgestelde) uitspraak van de Raad van State inzake de Logtsebaan ertoe kan leiden dat intern salderen straks niet meer vergunningplichtig is. Mocht dit het geval zijn, dan dienen de consequenties van de uitspraak van de Raad van State te zijner tijd in de handleiding te worden opgenomen. De heer Drenth geeft hierop aan dat alle provinciale vergunningverleners al een protocol gereed hebben voor het geval intern salderen geen vergunning meer hoeft te hebben. Informatie ter zake wordt met de provincies gedeeld via het themateam VTH.

– **actie IPS/** [REDACTED] –

3.1.9 Vrijvallende stikstofruimte bij extern salderen RSRS

Op basis van de resultaten van haar direct op het reguliere BC-overleg aansluitende informele RSRS-werksessie, wenst de BC de in haar werksessie besproken stappen, overwegingen en dilemma's bij het tot stand brengen van het RSRS met de minister in het BO te delen en te bespreken. De BC-

inbreng in het BO is het voorstel van de provincies dat Rijk en provincies zorgdragen voor een gezamenlijke vulling van het RSRS. De heer Van Dalfsen werkt de nadere formulering van de BC-inbreng in het BO in nauw overleg met de MDS-portefeuillehouders van de AC en de BC uit.

– actie IPS/Berenschot/ [REDACTED] –

3.1.10 Notitie overige knelgevallen

De BC neemt kennis van de omvang van de problematiek van de knelgevallen en stemt in met het in samenwerking met sectorpartijen (waaronder VNO-NCW en LTO) uitwerken van de vier in de DGS/IPS-notitie opgenomen handelingsopties voor het oplossen van de knelgevallen.



3.2 Redeneerlijn meldingen en SSRS

De BC wil de suggestie van het kernteam om de minister bij de rondvraag van het BO het voorstel te doen eventuele restruimte uit het SSRS niet te labelen aan de gebiedsgerichte aanpak (zoals verwoord in de Kamerbrief), maar aan het oplossen van meldingen (wat indirect ten goede komt aan de gebiedsgerichte aanpak) onderzoeken. Ditzelfde geldt voor het voorstel van het kernteam om de minister in dit verband voor te stellen om in provincies waar geen sprake is van stikstofgevoelige woningbouw of MIRT-projecten de resterende SSRS-ruimte evenzeer voor het oplossen van meldingen in te zetten.

De BC stelt zich op het standpunt dat de provincies graag bereid zijn de minister te helpen bij het op een zo kort mogelijke termijn legaal houden van de meldingen. De BC wil dit doen door zowel proactief mee te denken over oplossingen als door naar vermogen praktisch bij te dragen aan het legaliseren van de meldingen. De BC beschouwt het voorstel echter als onderdeel van een totaalpakket dat zicht biedt op het (uiteindelijk) oplossen van alle meldingen. De BC verzoekt de IPS dan ook dit pakket - inclusief het benoemen van de resultaten en de voorwaarden van de provincies - eerst op ambtelijk niveau in beeld te brengen om het voorstel vervolgens (niet als methode, maar als mogelijke bouwsteen) in het BO te presenteren.

– actie IPS –

3.3 Provinciegrensoverschrijdend extern salderen

Naar aanleiding van de BC-bespreking van 5 november neemt de BC kennis van de notitie over door de BC vastgestelde interprovinciale afspraken met betrekking tot extern salderen.

De BC stemt in met het voorstel van de voorzitter om de minister in het BO te berichten dat de provincies met elkaar in gesprek zijn over de interpretatie van de gemaakte afspraken. Daarnaast stemt de BC in met het voorstel van de voorzitter om ook met IenW/Rijkswaterstaat het gesprek over extern salderen aan te gaan en over de nadere duiding van de afspraken zelf op een later moment inhoudelijk verder te spreken.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

3.4 Afronding ecologische onderbouwing SSRS en hervatting besluitvorming vergunningverleningen

De BC neemt kennis van de toelichting van de heer Mackus op de beoogde bouw van een muur als mitigerende maatregel voor de Brunsummerheide. De BC stemt vervolgens in met het nemen van de beheersmaatregel om ten behoeve van de ecologische onderbouwing op de Brunsummerheide tijdelijk geen ruimte uit te geven en met het hervatten van de besluitvorming op vergunningverlening op basis van de huidige ecologische onderbouwing van de snelheidsmaatregel en de voorgenenomen beheersmaatregel.

3.5 Lobby- en communicatievoorstel stikstofwet

De BC stelt vast dat het lobby- en communicatievoorstel voor de inbreng van de provincies in de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurverbetering nadere focus behoeft. In het voorstel dient aandacht uit te gaan naar het legaal houden van de meldingen en de rolopvatting van de provincies binnen de gebiedsgerichte aanpak, maar ook naar natuur(herstel), de opkoopregeling, de stikstofanalyses en de voortgang van het RSRS. Daarnaast dient een verbinding te worden gezocht met het aanbod van de provincies met de betrekking tot de provinciale opgave (zie agendapunt 3.1.3). Het aan te passen lobby- en communicatievoorstel

wordt voorgelegd aan het kernteam. Op basis van het definitieve voorstel kan vervolgens worden gezien op welke wijze de BC-leden de Kamer langs politieke lijnen met de visie van de provincies kunnen voeden.

– actie IPS/ [REDACTED] –

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

- De voorzitter geeft aan dat alle GS-en impliciet dan wel expliciet met de IPS-begroting voor 2021 hebben ingestemd.
- De strategische sessie van de BC vindt plaats op 21 januari 2021, van 14.00 tot 18.00 uur. De vooralsnog digitale sessie staat in het teken van de (inzet van de) resultaten van de stikstofanalyses en het advies van de provincies aan het nieuwe kabinet. Nadere informatie over het programma volgt in de week voorafgaand aan kerst.

4.2 Voortschrijdende planning BC-overleggen

De BC neemt kennis van de in het najaar van 2020 en in het eerste half jaar van 2021 geplande de AC- en BC-overleggen. De BC-leden hebben de uitnodigingen voor de BC-overleggen in 2021 inmiddels ontvangen.

Als aanvulling op de planning van de AC- en BC-overleggen in 2021 heeft de IPS de BC op 26 november via ibabs ook in kennis gesteld van het overzicht van geplande IPO-overleggen in 2021.

5. Vaststelling verslag en actiepunten n.a.v. BC-overleg 5 november

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 5 november

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 5 november ongewijzigd vast.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 5 november

De BC neemt zonder opmerkingen kennis van de stand van zaken van de tot en met het BC-overleg van 5 november voortvloeiende acties.

6. Ter informatie

6.1 Media-analyses

De BC neemt kennis van de media-analyses.

6.2 Kamerstukken

De BC neemt kennis van de Kamerstukken.

6.3 Politieke agenda

De BC neemt kennis van de politieke agenda.

6.4 Rapportage Informatiepunt Stikstof en Natura 2000

De BC neemt kennis van de rapportage.

6.5 Stand van zaken actualisatie AERIUS 2020

De BC neemt kennis van het feit dat in de media verschillende artikelen zijn verschenen die de aandacht op AERIUS vestigen. Bij enkele artikelen wordt gewezen naar de laatste release van het instrumentarium als reden of onderbouwing voor bepaalde uitspraken. In reactie hierop hebben veel provincies de actualisatie en de impact van AERIUS nader bestudeerd. In het AC-overleg van 19 november is een korte notitie ter zake besproken, leidend tot het opstellen van een voor de BAC VP en de BC bedoelde Q&A, die voor het AC-overleg van 3 december wordt geagendeerd. Hierbij gaat ook aandacht uit naar de technische duiding van de verschillende achtergrondwaardenkaarten.

7. Rondvraag en sluiting

De heer Drenth geeft aan dat de provincie Gelderland alle Rijksmaatregelen met betrekking tot Gelderland heeft later doorrekenen door de WUR. Hieruit komt naar voren dat de definitie van de piekbelaster bepalend is voor de effectiviteit van de op piekbelasters gerichte maatregelen. Het ministerie analyseert piekbelasters op basis van de emissieuitstoot terwijl de WUR het zinvoller acht piekbelasters te bezien op welke belasters de hoogste depositie op N2000-gebieden veroorzaken.

De voorzitter schorst het overleg om 17.55 uur. De resultaten van de voortzetting van het reguliere BC-overleg zijn opgenomen bij agendapunt 3.1.9, als onderdeel van het van 18.30 tot 22.20 uur plaatsgevonden informele overleg over het RSRS.

17 december 2020

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	17 december 2020, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Heidema (adviseur), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), C. Loggen (NH; in plaats van E. Rommel), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Afwezig	E. Rommel (NH)
Overig	■■■■■ (voorzitter AC), ■■■■■ (IPS), ■■■■■ (IPO), ■■■■■ (IPS)

1. Opening

De voorzitter heet de heer Loggen welkom in de BC. De heer Loggen vervangt mevrouw Rommel, die voor het overleg is verhinderd.

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor haar overleg van 17 december ongewijzigd vast. Voorts stemt de BC in met het agenderen van de geannoteerde agenda voor het BO van 11 februari voor het (extra) reguliere BC-overleg van 28 januari en met de planning van de overige BC-overleggen in januari (in aanloop naar het BO op 11 februari):

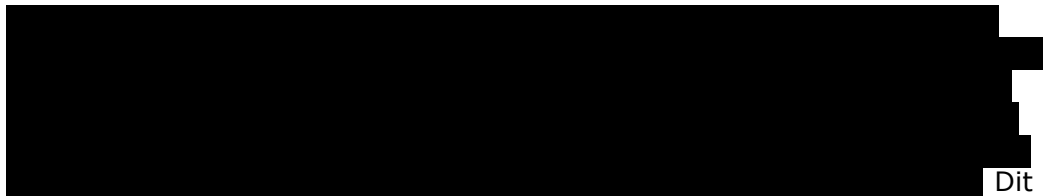
21 januari, 14.00-17.00 uur: strategische sessie BC + AC
21 januari, 17.00-18.00 uur: informeel BO met de minister
28 januari, 16.00-18.00 uur: regulier BC-overleg ter voorbereiding van het BO
28 januari, 18.30-21.30 uur: concluderend overleg RSRS
11 februari, 17.00-18.00 uur: BO

3. Ter bespreking

3.1 Presentatie eerste beelden stikstofanalyses

Naar aanleiding van de op 15 december afgeronde stikstofberekeningen geven IPS-thematrekker MDS, ■■■■■, en BIJ12-seniorbeleidsadviseur stikstof en Natura 2000, ■■■■■, een presentatie van de eerste beelden van de stikstofanalyses en de mogelijke scenario's voor de inzet van bronmaatregelen.

De BC spreekt haar waardering uit voor de per Natura 2000-gebied resp. per provincie in kaart gebrachte analyses en visualisaties en voor het feit dat alle provincies via de AC-leden over de gebiedsspecifieke analysemogelijkheden beschikken. Omdat de analyses de stikstofuitdagingen helder inzichtelijk maken, ziet de BC goede mogelijkheden de analyses ook in de externe communicatie een rol te laten vervullen. Hiervoor is wel nodig dat de analyses van de meest actuele data gebruik maken. ■■■■■ geeft hierop aan dat herberekening van de analyses plaatsvindt na oplevering van de hiervoor benodigde, op voortschrijdend inzicht gebaseerde, actuele RIVM- en PBL-data en de nieuwe omgevingswaarden voor 2025 en 2035. Daarna zijn de analyses – met uitzondering van de duiding van uit het buitenland afkomstige stikstofdeposities – 'state of the art'.



Dit

zijn vragen die bij de bespreking van de uitwerking van de gebiedsplannen in de strategische sessie op 21 januari aan de orde komen. Vooruitlopend op de strategische sessie (en de herberekening van de analyses) stemt de BC in met het voorstel van de voorzitter het (externe) provinciale verantwoordingsniveau in de AC te bespreken. – **actie IPS/AC** –

3.2 Provinciale aanpak stikstofproblematiek Drenthe

De heer Jumelet geeft een korte toelichting op de wijze waarop de provincie Drenthe - als onderdeel van de Drentse aanpak - melkveehouders belooft voor hun prestaties op het gebied van stikstofreductie en verduurzaming.

In antwoord op de vraag van de heer Ten Bolscher in hoeverre de aan het traject deelnemende boeren in Drenthe ook op de langere termijn zekerheid kan worden geboden, geeft de heer Jumelet aan dat het provinciale 'oefentraject' een looptijd van drie jaar kent. Inzet van het traject is dat bedrijven en partners (waaronder FrieslandCampina en de Rabobank) aansluitend op de provinciale inzet een nadrukkelijke(r) rol gaan spelen. Het traject kan mogelijk ook via het nieuwe GLB verder worden gebracht, waarbij tevens een koppeling met de akkerbouw kan worden gemaakt.

Naar aanleiding van de presentatie van de heer Jumelet stemt de BC er mee in om in de komende BC-overleggen ook andere BC-leden de gelegenheid te bieden tot het presenteren van provinciespecifieke initiatieven op het gebied van stikstof. De heer Ronnes start in het BC-overleg van 28 januari met een presentatie over de Brabantse Ontwikkelingsaanpak Stikstof.

– **actie Erik Ronnes** –

3.3 Consultatiereactie Natuurcompensatiebank

De BC stemt in met het advies van de AC ter zake van de concepttekst voor de consultatiereactie Natuurcompensatiebank met de opmerking dat de indruk moet worden voorkomen dat natuurgebieden van de Natuurbank Natura 2000-gebieden kunnen worden. Op de vraag of en zo ja welke compensatie aan de orde is indien provincies nieuwe habitat aanwijzen, maar deze bij nader inzien toch niet nodig blijken te hebben, geeft mevrouw Pijpelink aan dat dit vooral een theoretische discussie is die zich in de praktijk niet gaat voordoen. De portefeuillehouders Natuur bezien de tekst, scherpen deze waar nodig aan en dienen deze vóór 23 december in.

3.4 Consultatiereactie AMvB wetsvoorstel

In 'ruil' voor het eerder ontvangen van een ambtelijke reactie houdt DGS rekening met het ontvangen van de bestuurlijke reactie na sluiting van de

responstermijn (op 24 januari). Hierdoor stemt de BC in met het agenderen van de op 17 december in de AC besproken consultatiereactie AMvB stikstofreductie en natuurbescherming in het BC-overleg van 28 januari.

3.5 Voortgang RSRS

Met het oog op de bespreking van het RSRS in het BO van 11 februari geeft RSRS-thematrekker [REDACTED] de BC inzicht in de planning van de ontwikkelfase van het RSRS en een vooruitblik op de concluderende BC-sessie met betrekking tot het RSRS, in januari 2021. De BC stemt in met het voorstel van het kernteam deze sessie te laten plaatsvinden op 28 januari.

In de concluderende sessie komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Kortetermijnplanning richting het BO van 11 februari
- Botsproeven met de provincies, het Rijk en de koepels
- Actieplan Vulling
- Structurele toestemmingsverlening

Om de GS-en op 'vlieghoogte' te brengen, volgt vóór het kerstreces nog een (louter voor de AC, de BC en de GS-en bedoeld) RSRS-filmpje. In januari volgt voorts een samenvattend document van de presentatie en de conclusies van de BC-RSRS-sessie van 26 november.

– actie [REDACTED] –

3.6 Vooruitblik strategische sessie

De BC stemt in met het voorstel van het kernteam de strategische sessie van de BC te doen plaatsvinden op 21 januari van 14.00 tot 17.00 uur. De sessie staat (vooralsnog) in het teken van het versterken van de provinciale positie bij het richting geven aan de stikstofaanpak, het ontwikkelen van een toekomstbestendige organisatiestructuur en – rekening houdend met de op 17 maart 2021 plaatsvindende Tweede Kamerverkiezingen – het formuleren van een kabinetsaanbod. De agenda voor de strategische sessie volgt in januari.

De BC stemt evenzeer in met het aansluitend op de strategische sessie van 21 januari voeren van een informeel BO met de minister van LNV, de VNG en de UvW. In dit overleg kan worden teruggeblikt op het verloop van de parlementaire behandeling van de stikstofwet (inclusief de betekenis van de op 17 december door de Kamer in stemming te brengen amendementen en moties voor de provincies, onder meer op het gebied van de uitwerking van gebiedsplannen). Ook kan in het overleg aandacht uitgaan naar de vraag wat de overlegpartijen met elkaar in de eerste helft van 2021 op stikstofgebied willen bereiken.

3.7 Publicatie IPO-bericht stand van zaken extern salderen

Mede gezien de lopende besluitvorming (onder meer ten aanzien van verleen) en het in verband met het kerstreces ongelukkige publicatiemoment besluit de BC de bespreking van de publicatie van het IPO-bericht over de stand van zaken van extern salderen terug te laten keren in het

reguliere BC-overleg van 28 januari.

De BC stelt op basis van het geactualiseerde overzicht vast dat het aantal vergunningaanvragen met betrekking tot extern salderen tot op heden (zeer) beperkt is en dat extern salderen hierbij vooral betrekking heeft op veehouderijen onderling.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

- De voorzitter bericht de BC dat het ministerie van IenW met betrekking tot het SSRS een Wob-verzoek van Wösten juridisch advies heeft ontvangen. Het BIJ12-informatiepunt beantwoordt de vragen ter zake van de opbouw van het SSRS, de rekensystematiek en de administratie van de maatregel wegverkeer (beperking maximum snelheid).
- Gedurende het kerstreces (periode 21 december 2020-3 januari 2021) is de IPS beperkt bereikbaar. Voor noodgevallen bestaat er vanzelfsprekend een telefonische achtervang.

4.2 Voortschrijdende planning BC-overleggen

De BC neemt kennis van de geactualiseerde planning met betrekking tot de in het eerste half jaar van 2021 plaatsvindende AC- en BC-overleggen en de BO's.

5. Vaststelling verslag en actiepunten n.a.v. BC-overleg 26 november

5.1 Vaststellen verslag BC-overleg 26 november

Met de bevestiging van de afspraak dat in de BC verzorgde presentaties en verslagen met een informele status (zoals het verslag van de RSRS-sessie van 26 november) geen onderdeel uitmaken van BC-verslagen, stelt de BC het verslag van het BC-overleg van 26 november ongewijzigd vast.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 26 november

De BC neemt zonder opmerkingen kennis van de stand van zaken van de tot en met het BC-overleg van 26 november voortvloeiende acties.

6. Ter informatie

6.1 Media-analyses

De BC neemt kennis van de media-analyses.

6.2 Kamerstukken

De BC neemt kennis van de Kamerstukken, inclusief de bij het Kamerdebat van 10 december ingediende en op 17 december ter stemming te brengen amendementen en moties met betrekking tot het wetsvoorstel stikstof-reductie en natuurverbetering.

6.3 Politieke agenda

De BC neemt kennis van de politieke agenda.

7. Rondvraag en sluiting

Ter afsluiting van dit laatste BC-overleg in 2020 bedankt de voorzitter de AC, de BC en de IPS-staf voor de in het afgelopen jaar getrooste inspanningen en behaalde resultaten. Met het oogmerk in 2021 ook weer fysiek BC-overleg te kunnen voeren, wenst de voorzitter een ieder goede kerstdagen en een gezond 2021 toe en sluit het overleg om 17.50 uur af.

28 januari 2021

Verslag

Vergaderdatum en -tijd	28 januari 2021, 16.00-18.00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	F. Vermeulen (vicevoorzitter), A. Smit (secretaris) H. Staghouwer (Gr), K. Fokkinga (Fr), H. Jumelet (Dr), G.H. ten Bolscher (Ov), P. Drenth (Ge), H. Hofstra (Fl), H. Bruins Slot (Ut), E. Rommel (NH), J. Baljeu (ZH), A. Pijpelink (Ze), E. Ronnes (NB), H. Mackus (Li)
Afwezig	A. Heidema (adviseur)
Overig	██████████ (voorzitter AC), ██████████ (IPS), ██████████ (IPO), ██████████ (IPS), ██████████ (IPS)

1. Opening

Op basis van het pleidooi van de heer Fokkinga de BC-stukken in het vervolg reeds vóór het weekend voorafgaand aan het BC-overleg te versturen, geeft de voorzitter aan dit verzoek in het kernteam te willen bespreken. De voorzitter voegt hieraan toe dat de late verzending van sommige stukken voor dit BC-overleg verband hield met de actualiteit en de voorbereiding van het BO in overleg met DGS. De IPS zal in op opmaat naar het eerstvolgende BO nog nadrukkelijker rekening proberen te houden met de voor de BC-leden benodigde voorbereidingstijd.

2. Vaststelling agenda

De BC stelt de agenda voor haar overleg van 28 januari ongewijzigd vast. De bespreking van agendapunt 3.3.5 (RSRS) vindt van 19.00 tot 21.30 uur plaats in een separaat BC-overleg.

3. Ter bespreking

3.1 Terugblik strategische sessie en informele BO 21 januari

De BC kijkt – met dank voor de procesbegeleiding door ██████████ – met waardering terug op haar op 21 januari plaatsgevonden strategische sessie waarin de bespreking van de structurele toestemmingsverlening, de stikstofanalyses en gebiedsplannen en het kabinetsaanbod centraal stond. Verschillende elementen van de sessie hebben inmiddels hun beslag gekregen in BO-documenten. Ten aanzien van het beknopte verslag van de strategische sessie en het overzicht van de gebiedsplannen stemt de BC in met het verzoek van mevrouw Bruins Slot om verschillende in haar pitch genoemde aandachtspunten alsnog in het definitieve verslag op te nemen resp. aan het overzicht toe te voegen. – actie IPS/██████████ –

3.2 Uitspraken Raad van State inzake Logtsebaan en ViA15

De BC neemt aan de hand van een presentatie van IPS-thematrekker VTH, ██████████, kennis van de duiding van de op 20 januari door de Raad van State gedane uitspraken met betrekking tot de Logtsebaan en de ViA15. Beide uitspraken hebben direct gevolgen voor provinciale taken, onder meer op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving.

De BC bespreekt achtereenvolgens de volgende, door de uitspraken van de Raad van State in het geding zijnde, onderwerpen:

- lopende vergunningaanvragen intern salderen
- lopende vergunningaanvragen, behoudens SSRS-aanvragen met verkeer(saantrekkende werking)
- SSRS-aanvragen met verkeer(saantrekkende werking)
- lopende bezwaar- en beroepszaken tegen definitieve besluiten
- toezicht en handhaving
- lopende aanvragen van deelnemers aan de warme sanering varkenshouderij

Alvorens in te stemmen met de diverse AC-adviezen ter zake, verzoekt de BC de portefeuillehouders VTH om samen met [REDACTED] de door de AC voorgestelde beslispunten in aanloop naar het BO eerst nog zorgvuldig te bestuderen en hierbij de diverse door de BC gestelde vragen uit te diepen. Mede met het oog op de communicatie besluit de BC de vergunningverlening gedurende deze nadere bestudering (langer) aan te houden.

– actie Peter Drenth, Klaas Fokkinga en IPS/[REDACTED] –

3.3 Voorbereiding BO 11 februari: concluderende bespreking

Algemeen

3.3.1 BO-agenda en vaststelling woordvoerderschappen

De BC neemt kennis van de verschillende aanpassingen van de BO-agenda (ten opzichte van de op 26 november 2020 besproken BO-agenda voor het destijds op 10 december 2020 beoogde BO) en stemt in met de door het kernteam voorgestelde aanvullende woordvoerderschappen in het BO:

- Gebiedsgerichte aanpak: de heer Hofstra
- RSRS: de heer Jumelet
- Stand van zaken meldingen: de heer Drenth en de heer Fokkinga
- Uitspraken van de Raad van State inzake Logtsebaan en ViA15: de heer Drenth

De BC stemt voorts in met het verzoek van de heer Ten Bolscher om de bespreking van de stand van zaken van het herstartverbod bij de gerichte opkoopregeling als rondvraagpunt aan de agenda toe te voegen. De BC stemt ook in met het verzoek van de heer Ronnes om ook de stand van zaken van vrijkomende stikstofruimte van stoppende nertsenhouders bij de rondvraag aan de orde te stellen.

Ten slotte wenst de BC de 'stand van zaken legalisering meldingen' ter bespreking te agenderen (in plaats van ter informatie). De IPS neemt hiervoor contact op met DGS. – actie IPS/[REDACTED] –

3.3.2 Interbestuurlijk planningsoverzicht

De BC neemt kennis van het geactualiseerde interbestuurlijke planningsoverzicht, dat op de BO-agenda ter informatie is geagendeerd. Het door de IPS en DGS gezamenlijk opgestelde overzicht heeft, als intern sturingsinstrument op hoofdlijnen, betrekking op de prioritering van werkzaamheden tot en met april.

Gebiedsgerichte aanpak

3.3.3 Gebiedsgerichte aanpak

De BC hanteert de op basis van haar strategische sessie van 21 januari opgestelde IPS-notitie met betrekking tot de uitwerking van de gebiedsplannen in relatie tot de stikstofanalyses en de bronmaatregelen als basis voor haar inzet in het BO.



Daarnaast wil de BC bij de minister aandringen op voortgang van het implementeren van generieke, landelijke bronmaatregelen en op duidelijkheid ten aanzien van de planning.

Toestemmingsverlening

3.3.4 Benutten restruimte uit SSRS

De BC besluit het DGS-voorstel om – conform de motie-Futselaar – ‘restruimte’ te besteden aan bestemmingsplannen voor woningbouw en wat hiervoor niet gebruikt wordt te bestemmen voor de legalisatie van meldingen, voor kennisgeving aan te nemen, omdat het voorstel deel uitmaakt van een politiek akkoord. Wél wil de BC de minister in het BO om aandacht vragen voor het feit dat indien ruimte uit het SSRS meer gebruikt wordt voor bestemmingsplannen (en daarmee ruimte voor langere tijd wordt vastgelegd), dit ten koste kan gaan van concrete woningbouwprojecten. Voorts wenst de BC in het BO ook het belang te benadrukken van de inzet van de restruimte voor de legalisatie van meldingen.

3.3.5 RSRS

Ten aanzien van de ontwikkeling van de stikstofdepositiebank stemt de BC in met de volgende, in het BO van 11 februari te bespreken uitgangspunten:

- Rijk en provincies pakken samen de verdere uitwerking van een gezamenlijke (van alle bevoegde gezagen), landelijk dekkende stikstofdepositiebank ten behoeve van de inleg en uitgifte van stikstofruimte onder artikel 6.3 Hrl op. Dit, onder voorbehoud van besluitvorming van de GS-en op basis van de verdere precisering en uitwerking van variant 2. Gezamenlijke besluitvorming (Rijk en Provincies) over verdere uitwerking vindt plaats in het BO van 22 april.

- Bij deze verdere uitwerking is variant 2 (conform beschrijving in de bijlage bij de BO-notitie) het uitgangspunt. Dit betekent de inzet op:
 - een collectieve stikstofdepositiebankvoorziening, gericht op het wegnemen van microdepositie-effecten van aanvragers die niet in de eigen provincie liggen, via collectief saldo (hierna: microdepositiebank);
 - doelgebonden stikstofdepositiebankvoorzieningen voor specifieke (gebieds)opgaven (hierna: doelgebonden depositiebank);
 - Bij de nadere uitwerking wordt, binnen de mogelijkheden van de variant, gestreefd naar optimale juridische en uitvoeringstechnische houdbaarheid.
- De ontwikkeling van de stikstofdepositiebank oppakken vanuit de samenwerking tussen het Rijk en de provincies en hiertoe via de bestaande ambtelijke gremia (o.a. stuurgroep AERIUS) ook bij het RIVM prioriteit aan geven. De technische ontwikkeling van de stikstofdepositiebank is onderdeel van de herontwikkeling van het bestaande AERIUS-systeem (meer specifiek: Register) van het RIVM, onder gezamenlijke regie/opdrachtgeverschap door het Rijk en de provincies.
- De stikstofdepositiebank heeft een beleidsmatige functionerings-horizon tot de ingang van de nieuwe systematiek zoals deze nu ontwikkeld wordt in het kader van structurele toestemmingsverlening. Uitgegaan wordt van 3 tot 5 jaar.
- Het Rijk en de provincies zullen gezamenlijk communiceren over de vormgeving van de in te richten stikstofdepositiebank naar de samenleving als geheel en in het bijzonder de stikstofsaldo gevende en -nemende sectoren.
- Vóór de zomer zal nogmaals worden gezien of de ontwikkelrichting en instelling van de depositiebank (nog steeds) aansluit bij de dan bestaande beleidsmatige context, onder andere ten aanzien van besluitvorming rond het rapport van de commissie-Hordijk en de toekomst van toestemmingsverlening.
- Het Rijk en de provincies maken gezamenlijk een nadere uitwerking voor de vulling van de microdepositiebank.

Na instemming van het BO met de voorgestelde conclusies zullen provincies en het Rijk ieder de benodigde formele besluitvorming organiseren in onder andere de GS-en. Deze besluitvorming zal uiterlijk 15 maart 2021 rond zijn. Ondertussen wordt vast begonnen met de ontwikkeling van de stikstofdepositiebank.

3.3.6 Stand van zaken legalisering meldingen

[Redacted text block]

Daarnaast wenst de BC het belang te benadrukken

dat de provincies bestuurlijk worden betrokken bij de uitwerking van de AMvB Meldingen.

3.3.7 Stand van zaken extern salderen

De BC neemt kennis van het door de IPS geactualiseerde overzicht van de openstellingen van extern salderen en de tot op heden door de provincies met het openstellen van extern salderen opgedane ervaringen. De voorzitter nodigt de BC-leden uit eventuele aanvullende actualisaties met de IPS te delen.

3.4 Overige besprekpunten

3.4.1 Presentatie Brabantse Ontwikkel-aanpak Stikstof

De heer Ronnes geeft een korte toelichting op de Brabantse Ontwikkel-aanpak Stikstof (BOS), waarin het versterken van de natuur, het verminderen van stikstofuitstoot en het mogelijk maken van economische en maatschappelijke ontwikkelingen centraal staat.

Gevraagd naar de kern van de BOS geeft de heer Ronnes aan dat deze eruit bestaat dat bronmaatregelen ten goede komen van de stikstofdepositie-reductie in de Natura 2000-gebieden, dat de BOS economische ontwikkeling stimuleert via intern en extern salderen en dat de restruimte in het RSRS wordt ingebracht voor het terugdringen van diffuse belasters.

In antwoord op de vraag van mevrouw Baljeu naar de wijze van subsidieverlening voor de innovatie van varkensstallen, geeft de heer Ronnes aan dat de stimulering van stalaanpassingen in Noord-Brabant al dateert uit 2009. Extra stimuleringsgeld in het kader van BOS is niet aan de orde.

3.4.2 Consultatiereactie AMvB wetsvoorstel

Op basis van het in het AC-overleg van 17 december 2020 besproken IPS-procesvoorstel met betrekking tot de agendering van de consultatiereactie AMvB wetsvoorstel stikstofreductie en natuurbescherming in het BC-overleg van 28 januari, heeft de IPS een conceptreactie opgesteld. Conform het op 28 januari van de AC ontvangen advies stemt de BC in met het aanpassen en indienen van de consultatiereactie.

3.4.3 Kabinetsaanbod – stikstoffiche

Mede op basis van de BC-bespreking van het IPO-kabinetsaanbod in het strategische BC-overleg van 21 januari zijn de BC-leden uitgenodigd om in het BAC VP-overleg van 28 januari een stikstoffiche op te stellen. Op basis van het BAC VP-overleg plaatsgevonden bespreking worden de voorliggende teksten bijgesteld.

4. Mededelingen en voortschrijdende planning

4.1 Mededelingen

- De voorzitter deel mee dat de Eerste Kamercommissie LNV met betrekking tot de behandeling van de stikstofwet heeft besloten om op 9 februari inbreng te leveren voor een nader voorlopig verslag. Het streven van de commissie is er op gericht het plenaire debat over het wetsvoorstel vóór de Tweede Kamerverkiezing van 17 maart te laten plaatsvinden.
- Naar aanleiding van de door de heer Ten Bolscher verwoorde zorg over als leefgebied in AERIUS opgenomen agrarische percelen en de bij agrariërs bestaande angst dat hun areaal als stikstofgevoelige natuur wordt aangemerkt, geeft [REDACTED] aan dat de AAC VP de aanpassing van de habitatkaarten voorbereidt en deze vervolgens wordt geagendeerd in de BAC VP en – voor de samenhang – ook in de BC. Bij de aanpassing van de habitatkaarten zal ook aandacht uitgaan naar de communicatie ter zake.

4.2 Voortschrijdende planning BC-overleggen

De BC neemt kennis van de geactualiseerde planning met betrekking tot de in het eerste half jaar van 2021 plaatsvindende AC- en BC-overleggen. De stukken voor het BO van 11 februari worden uiterlijk op 3 februari aan de GS-en voorgelegd ter bespreking in de GS-en van 9 februari.

5. Vaststelling verslag en actiepunten n.a.v. BC-overleg 17 december

5.1 Vaststellen verslagen BC-overleg 17 december en strategische sessie BC 21 januari

De BC stelt het verslag van het BC-overleg van 17 december ongewijzigd vast. Op verzoek van mevrouw Bruins Slot wordt het verslag van de strategische BC-sessie van 21 januari aangevuld met enkele in de sessie ingebrachte argumenten met betrekking tot het opstellen van de gebieds-plannen.

5.2 Doornemen acties n.a.v. BC-overleg 17 december en strategische sessie BC 21 januari

De BC neemt kennis van de stand van zaken van de tot en met het BC-overleg van 17 december en de strategische sessie van 21 januari voortvloeiende acties.

6. Ter informatie

6.1 Media-analyses

De BC neemt kennis van de media-analyses.

6.2 Kamerstukken

De BC neemt kennis van de Kamerstukken.

6.3 Politieke agenda

De BC neemt kennis van de politieke agenda.

6.4 Consultatiereactie Natuurcompensatiebank

Op basis van de bespreking in het BC-overleg van 17 december 2020 heeft de BC de consultatiereactie op 18 december 2020 ingediend.

7. Rondvraag en sluiting

De voorzitter schorst het overleg om 18.00 uur zet het overleg van 19.00 tot 21.30 uur voort voor de separate BC-bespreking van het RSRS. De conclusies van dit RSRS-overleg zijn opgenomen bij agendapunt 3.3.5.

Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Omgevingsagenda Zuidwest	47159		

Middelburg, 1 juni 2021

Geachte voorzitter,

Op 26 mei jl. vond het jaarlijkse BO Leefomgeving (BOL) voor de regio Zuidwest (Provincies Zeeland en Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag) digitaal plaats. Zeeland werd vertegenwoordigd door de gedeputeerden Van der Maas en Van der Velde, het Rijk door staatssecretaris Stientje van Veldhoven en regioambassadeur W. Leiseboer. De ministers van Nieuwenhuizen en Ollongren waren verhinderd.

Voor Zeeland stond de Omgevingsagenda en het vaststellen van het NOVI-Gebied North Sea Port District en de woningbouwopgave op de agenda. De Omgevingsagenda is de basis voor de samenwerking tussen Rijk en regio bij opgaven in de fysieke leefomgeving. Het doel van de Omgevingsagenda is om als overheden samen gebiedsgericht (dus met het gebied als uitgangspunt) uitwerking te geven aan de gedeelde ambities en opgaven. Het BOL begon met een korte opening door Staatssecretaris Stientje van Veldhoven. Het BOL was 2020 en vervolgens 2021 eigenlijk als fysiek werkbezoek in Zeeland gepland, helaas was dit ook dit jaar vanwege COVID-19 niet mogelijk. Zeeland heeft dit jaar de gebiedsgerichte opgaven uit de Omgevingsagenda door middel van een kort film gepresenteerd. Er is afgesproken het BOL – zodra het weer kan – als fysiek werkbezoek in Zeeland door te laten gaan. Vervolgens de Gebiedsopgaven Zuidwest' inhoudelijk besproken. De drie gebiedsopgaven voor Zeeland zijn de transitie van het landelijke gebied, het North Sea Port District (NSPD) die als NOVI-Gebied officieel vastgesteld en nu verder uitgewerkt wordt en de Kust en Voordelta (als gezamenlijk opgave met Zuid-Holland). Verder werd de kwalitatieve woningbouwopgave van Zeeland besproken en is door gedeputeerde Van der Maas een voortuitblik gegeven op het komende BO MIRT 2021 in het najaar.

Hieronder zijn de specifiek Zeeuwse besprekingspunten nader toegelicht. De brief aan de Tweede Kamer vindt u in de bijlage.

Transitie landelijk gebied

In het BO Leefomgeving van voorjaar 2020 zijn in de verschillende landsdelen de uitgangspunten van een te ontwikkelen Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) op hoofdlijnen toegelicht. Met de gebiedsuitwerking Transitie landelijk gebied Zeeland levert de Omgevingsagenda Zuidwest een bijdrage aan de totstandkoming van het NPLG. Er is besloten om de aanbevelingen van de transitie van het landelijke gebied in Zeeland mee te nemen bij de uitwerking van het Nationaal Programma landelijk gebied en dat samenwerkingsafspraken tussen rijk en regio uitgewerkt worden. Gedeputeerde Van der Velde heeft benadrukt dat het samenwerken als één overheid wordt gecontinueerd, dat de gebiedsgerichte aanpak en de uitvoeringskracht versterkt moet worden,

Vaststellen NOVI - Gebied NSPD

Voor het NOVI- Gebied North Sea Port District is de afgelopen maanden van rijk en regio in samenwerking een Plan van Aanpak opgesteld. Regio en centrale overheden willen het North Sea Port

District grensoverschrijdend versterken langs de lijn van vier gebiedsdoelen en één samenwerkingsdoel; 1) duurzame energie en circulariteit, 2) corridors, verbindingen en toegankelijkheid, 3) huisvesting, arbeidsmarkt en opleidingen 4) aantrekkelijk leeflandschap en tot slot 5) versterken governance tussen regio en centrale overheden. Op deze manier wil North Sea Port District toewerken naar één complementair woon-leef-werkgebied. . Tijdens het BOL werd het North Sea Port District definitief als NOVI-Gebied vastgesteld. Dat betekent dat rijk en regio met de uitvoering verder samen aan de slag kunnen. Het Plan van aanpak zal in grensoverschrijdend samenwerking worden uitgevoerd. Het plan van aanpak vindt u in de bijlage van deze brief.

Kwalitatieve woningbouw Zeeland

Zeeland heeft geen apart BO Wonen met de minister, vandaar dat dit een gespreksonderwerp is op het BOL. Rijk en Provincie hebben in het najaar van 2020 gezamenlijk de Zeeuwse woonopgave besproken en daarbij afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanpak die voor deze opgaven noodzakelijk is. Op dit BOL heeft gedeputeerde Van der Velde teruggekoppeld over voortgang van de Zeeuwse Woonagenda en de aanvragen die vanuit de Provincie Zeeland zijn gedaan voor het Volkshuisvestingsfonds.

Voortuitblik BO MIRT 2021

Gedeputeerde van der Maas heeft een kort overzicht gegeven van de onderwerpen in het BO MIRT najaar vanuit Zeeland geagendeerd worden: Voortgang Rail Gent Terneuzen, de kwetsbaarheid van het hoofdwegennet van Zeeland door de eilandstructuur en de Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Het streven is een koppeling van deze onderwerpen met de verkeersveiligheid, goederen en de toeristische stromen.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen:

1. kamerbrief
2. Plan van Aanpak NOVI Gebied NSPD
3. Persbericht

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 2011 2500 DP Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147
Den Haag
www.rijksoverheid.nl
[www.linkedin.com/company/
ministerie-van-bzk](https://www.linkedin.com/company/ministerie-van-bzk)

Kenmerk
2021-0000281596

Uw kenmerk

Datum 7 juni 2021

Betreft Voortgangsbrief over de Nationale Omgevingsvisie

In Nederland staan we voor urgente maatschappelijke opgaven, zoals klimaatverandering, stikstofreductie, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven benutten we om vooruit te komen en tegelijkertijd het mooie van Nederland te behouden voor de generaties na ons. Met de vorig jaar september gepubliceerde Nationale Omgevingsvisie (NOVI) bieden we een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om samen ons land mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit.

De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties en met regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werken we aan de uitvoering van de vier prioriteiten uit de NOVI: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het duurzaam vernieuwen van Nederland is een proces van de lange adem. Tegelijkertijd doet de actualiteit een beroep op ons vermogen snel in te spelen op ontwikkelingen in de samenleving. De COVID-19-pandemie, bijvoorbeeld, laat ons zien hoe kwetsbaar we zijn. Op dit moment werkt het kabinet aan een economisch herstelbeleid dat ook onze doelen op het terrein van leefomgevingsbeleid voor de langere termijn dient. Het oplossen van problemen op de korte termijn komt zo in lijn met de strategische visie zoals in de NOVI verwoord.

Met deze eerste jaarlijkse voortgangsbrief NOVI informeer ik, mede namens de ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW), voor Medische Zorg en Sport (MZS), en de staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Economische Zaken en Klimaat-Klimaat en Energie (EZK-KE), Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), en Defensie (DEF), uw Kamer over de voortgang die is geboekt in het leefomgevingsbeleid sinds de publicatie van de NOVI. Deze brief bevat nieuwe informatie, maar ook informatie die al door verschillende bewindspersonen reeds aan uw Kamer is gestuurd. Door dit samen

te beschrijven in deze brief, geven we uw Kamer inzicht in de samenhang, in de integrale aanpak en in de samenwerking tussen de departementen en met medeoverheden. De brief toont aan dat er belangrijke stappen zijn gezet in de uitvoering van de ambities in het leefomgevingsbeleid, maar dat er ook nog grote opgaven voor ons liggen.

In deze brief ga ik in op de gevolgen van COVID-19 voor de leefomgeving, zoals toegezegd tijdens het Algemeen overleg NOVI d.d. 24 september 2020¹. Ook ga ik met name in op de vorderingen bij de realisatie van de vier NOVI-prioriteiten, het NOVI-instrumentarium en de resultaten van de Bestuurlijk Overleggen Leefomgeving (BOL). Tot slot wordt u geïnformeerd over twee recent verschenen rapporten, het Interdepartementale Beleidsonderzoek Ruimtelijke Ordening en het advies van de Studiegroep Ruimtelijke Inrichting Landelijk Gebied.

Leefomgeving en COVID-19

De coronacrisis heeft een ongekende invloed gehad op het gebruik van de ruimte: het land is tijdens de lockdowns letterlijk stilgevallen: straten, winkels, kantoren en horeca waren leeg. Zelfs in de drukste maand tijdens de coronacrisis lag het OV-gebruik in 2020 bijna de helft lager dan het jaar ervoor. Veel ondernemers beleven ondanks alle steunmaatregelen zware tijden. Bedrijven en organisaties moesten geheel of gedeeltelijk sluiten. Toch kon bijna 50% van de werkenden het werk thuis met behulp van digitale middelen geheel of gedeeltelijk voortzetten². In weekenden en op mooie dagen worden stranden, parken en natuurgebieden overlopen door bezoekers. Een actueel overzicht van maatregelen om het gebruik van de openbare ruimte in goede banen te leiden biedt de aan het begin van de coronacrisis gestarte site <https://maaksamenruimte.nl/>.

De crisis accentueert het belang van een goed functionerende en toegankelijke digitale infrastructuur en van een gezonde en aantrekkelijk ingerichte leefomgeving. Onze digitale infrastructuur bleek opgewassen tegen de uitdagingen die de coronacrisis met zich mee bracht. Om binnen de complexe maatschappelijke opgaven van klimaat, natuurherstel, energie, stikstof, biodiversiteit, woningbouw en mobiliteit ook de gewenste gezondheidswinst te halen, is er een integrale impuls nodig. Met het Programma Gezonde, Groene Leefomgeving (PGGL) wil het kabinet beleid, praktijk en kennis beter aan elkaar verbinden om te komen tot een leefomgeving die bijdraagt aan gezondheid voor iedereen; een leefomgeving die toegankelijk is voor iedereen, waarin mensen beschermd worden tegen gezondheidsschade en waarin een gezonde leefstijl wordt bevorderd³.

Veel effecten op de langere termijn zijn nog ongewis⁴. Als belangrijke onzekere variabele wordt door veel onderzoekers het aandeel thuiswerken na de crisis

¹ Kamerstuk 34 682, nr. 55

² Zie o.a. CPB (2021). *Thuiswerken vóór, tijdens en ná de coronacrisis*. Den Haag. & KiM (2021) *Update ontwikkeling thuiswerken t/m januari 2021*. Den Haag.

³ Kamerstuk 32 793, nr. 549

⁴ Zie o.a. CPB, PBL en SCP, Briefadvies Planbureaus voor herstelbeleid. Een doorstart van de samenleving. Den Haag, 2021; KIM, Mobiliteit en de coronacrisis. Den Haag, 2020; PBL, Veerkracht beproefd. Den Haag, 2020.

gezien en de effecten op mobiliteit, regionale kantoren- en woningmarkten en de leefomgevingskwaliteit². De coronacrisis heeft de bestaande problematiek in gebieden en grote steden waar de leefbaarheid al onder druk stond verergerd. De coronacrisis heeft op de woningmarkt met name gevolgen voor mensen met lage inkomens en mensen met een bijzondere woonbehoefte. Ook de problematiek in de 13 grens-krimpregio's is door corona nog scherper geworden. Door het soms letterlijk sluiten van de grens, of de verschillende regimes aan weerszijden van de grens is ook hier de leefbaarheid onder druk komen te staan.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) concludeert dat de crisis de vitaliteit van de centra van middelgrote steden ondermijnt: corona heeft trends versterkt die leegstand vergroten, zoals online-winkelen en thuiswerken. Daarom heeft dit kabinet in 2020 100 miljoen ter beschikking gesteld om vitaliteit en leefbaarheid van winkelgebieden in binnensteden te bevorderen⁵ en gaan de G6⁶ samen met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Justitie en Veiligheid (JenV) de impact van de coronacrisis op de grote binnensteden verkennen. Daarmee heeft het kabinet eerste stappen gezet. Het kabinet brengt in kaart of de geconstateerde kwetsbaarheden van de leefomgeving structurele oplossingen behoeven. De planbureaus, de Raad voor de Leefomgeving (Rli) en de Sociaal-Economische Raad (SER) adviseren om met het herstelplan op de korte termijn een bijdrage te leveren aan het economische herstel en de brede welvaart en op de lange termijn aan de transitie richting een duurzame samenleving⁷. Met het naar voren halen van investeringen in een duurzame leefomgeving vorig jaar hebben de leefomgevingsdepartementen een eerste stap gezet in het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit, de nationale belangen, de opgaven van de NOVI en aan het op korte termijn mogelijk maken van duurzaam economisch herstel. Deze samenwerking is voortgezet richting het Recovery and Resilience Facility (RRF) van de Europese Commissie en het nationaal herstelplan om de effecten van de Corona crisis op een duurzame en gezonde leefomgeving aan te kunnen pakken. Nederland maakt naar verwachting aanspraak op € 5,96 miljard van het RFF.

NOVI-prioriteiten

Sterke en gezonde steden en regio's

Realisatie van woningbouw zeker in de regio's met een gespannen woningmarkt is een zaak van de allerhoogste prioriteit, zoals ook uw Kamer met de motie Terpstra en Regterschot⁸ onderstreept heeft. In samenwerking met medeoverheden, corporaties en marktpartijen zorgen we dat er meer gebouwd wordt, vooral daar waar dit het hardste nodig is. Ik heb hierover afspraken gemaakt in woondeals, waardoor er extra plancapaciteit gerealiseerd wordt (tot 130% van behoefte 2030) en er zijn financiële middelen ter beschikking gesteld.

⁵ Brief 'Contouren aanpak herstructurering winkelgebieden in binnensteden en kernen' op 12 mei verzonden naar de Tweede Kamer

⁶ Den Haag, Eindhoven, Groningen, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam

⁷ Zie bijvoorbeeld CPB, PBL en SCP (2021). *Briefadvies Planbureaus voor herstelbeleid: Een doorstart van de samenleving*. Den Haag.

⁸ Kamerstuk 34 682, nr. 61

Over de aanpak, inzet en de resultaten woningbouw bericht ik u apart. Ik verwacht dat ook een nieuw kabinet een hoge prioriteit aan de woningbouw toekent.

De NOVI is een lange termijnvisie voor geheel Nederland die recht doet aan de verschillen tussen de regio's en de samenhang tussen diverse vraagstukken. Zo wordt een zorgvuldige afweging van belangen in het ruimtelijke domein geborgd. Woningbouw is daarbij een cruciaal deel van de bredere prioriteit Sterke en gezonde steden en regio's. Ik beschouw de motie Terpstra en Regterschot⁹ als afgehandeld.

In het afgelopen jaar is veel voortgang geboekt in het opstellen van de regionale verstedelijkingsstrategieën, zoals in de NOVI afgesproken. In veel regio's zijn of worden de gezamenlijk onderzoeken afgerond en worden nu de belangrijke ruimtelijke keuzes voorbereid over onder meer extra woningbouwlocaties voor de periode 2030/2040 en de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem. Zie hiervoor in deze brief de terugkoppeling uit de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving voor afspraken tussen Rijk en medeoverheden.

Voor 14 grootschalige woningbouwlocaties in deze gebieden werkt het Rijk met de betrokken overheden in een integrale aanpak aan de planuitwerking. Deze locaties zijn essentieel om continuïteit en schaal van woningbouw te garanderen, innovatie te stimuleren en hebben ook een grote betekenis voor de steden als geheel. Zij versterken de bestaande stad op infrastructureel, economisch en sociaal terrein (ook met betrekking tot kwaliteit openbare ruimte en voldoende groen). Op deze locaties kunnen tot 2040 circa 440.000 woningen (waarvan waarschijnlijk ca. 210.000 in de periode tot 2030) worden gerealiseerd. Het grootste deel van de publieke investeringen betreft infrastructuur. Maar ook omvangrijke private investeringen zijn nodig voor de realisatie ervan. Voor deze locaties zijn businesscases opgesteld. De businesscases maken systematisch inzichtelijk hoe de bekostiging van de locaties eruit ziet en geven een raming van de benodigde publieke investeringen. Directe betrokkenheid van het Rijk bij de ontwikkeling van deze belangrijke locaties geeft het Rijk meer zekerheid over de ook vanuit nationaal perspectief belangrijke woningproductie. Het is aan het nieuwe kabinet om te bezien hoe dit moet worden ingevuld en hoe de regie van het Rijk op de verstedelijking en woningbouw verder vorm krijgt. De conclusies en de ijkpunten van het IBO Ruimtelijke Ordening⁹ voor de governance worden hierbij betrokken.

Voor de realisatie van de verstedelijkingsstrategieën en de 14 grootschalige locaties daarbinnen is het noodzakelijk dat alle partijen zicht hebben en geven op hun meerjarige investerings- en financieringsmogelijkheden. De gemaakte reserveringen voor infrastructuurprojecten in MRA en Zuidelijke Randstad in het kader van het Nationale Groeifonds zijn hierbij een eerste belangrijke stap.

In 2019 heeft het kabinet voor de woningbouw met het vrijmaken van 1 miljard voor de woningbouwimpuls al een krachtige ondersteuning gegeven aan het

⁹ Kamerstuk 34 682, nr. 82

versnellen van de woningbouw en het beter betaalbaar maken van nieuwbouwwoningen. Op dit moment zijn er in de eerste tranche aanvragen voor het versneld bouwen van 51.021 woningen gehonoreerd en in de tweede tranche voor 44.666 woningen. Hiermee is het streven om ten minste 65.000 woningen versneld te bouwen ruimschoots gehaald. Voor de derde tranche resteert circa € 250 miljoen, daarna zijn de middelen voor de Woningbouwimpuls uitgeput. Het is aan het nieuwe kabinet om te besluiten of de woningbouwimpuls gecontinueerd kan worden.

De stikstofcrisis leidt tot een aanzienlijke verzwaring van de ruimte- en milieupgaven, maar kan ook stagnatie van economische activiteiten tot gevolg hebben. Met de stikstofcrisis ontstond er onder andere een ernstig knelpunt voor de woningbouw. Initieel zijn er tijdelijke maatregelen getroffen (zoals onder andere het verlagen van de maximumsnelheid ten behoeve van de bouw van 75.000 woningen en het realiseren van 7 MIRT-projecten¹⁰) en vervolgens heeft het kabinet ook structurele maatregelen genomen waarmee op termijn meer ruimte ontstaat voor nieuwe economische activiteiten zoals de woningbouw. Onderdeel van die aanpak is ook om (naar verwachting) per 1 juli 2021 de bouwfase van projecten vrij te stellen van de vergunningsplicht in het kader van stikstof. Tegelijkertijd wordt er ten minste een half miljard euro geïnvesteerd in het schoner maken van de bouw. Dat neemt niet weg dat er op bepaalde plekken in het land belangrijke stikstofknelpunten resterend voor de woningbouw, zoals ook voor andere economische activiteiten. Deze bouwlocaties vergen een gebiedsgerichte of maatwerkaanpak waarbij ik optrek als partner van de medeoverheden.

Woningbouw kan niet los worden gezien van de ruimtelijke context waarin deze gerealiseerd moet worden en de andere opgaven die er liggen. Voldoende groen in de leefomgeving en groene verbindingen met het ommeland buiten de steden zijn voor steden en inwoners van belang en deze COVID-periode heeft dit belang voor veel Nederlanders nog onderstreept. Ook uw Kamer heeft in de afgelopen periode in diverse moties (onder andere Bromet/Von Martels, Terpstra) aandacht en inzet van het kabinet gevraagd voor het groen in en om de stad.

Ter uitvoering van de NOVI wordt een samenhangende aanpak van groen in en om de stad ontwikkeld en zullen afspraken met de medeoverheden worden gemaakt over de toepassing daarvan; het Rijk treft nu interdepartementaal (BZK, LNV, IenW en VWS) de voorbereidingen hiervoor. Onderzoek wordt uitgevoerd naar de belemmeringen voor een natuurinclusieve ontwikkeling van de steden. De meerwaarde van normstelling zoals door uw Kamer gevraagd (met name bij nieuwbouw) wordt daarbij bezien, maar voor een effectieve aanpak zullen om decentrale overheden te ondersteunen in ieder geval ook andere instrumenten bijvoorbeeld gericht op kennisdeling, communicatie en financiering moeten worden ingezet. In het verlengde van de NOVI-monitor en in aansluiting op de motie Weverling¹¹ wordt er ook gewerkt aan een betere monitoring van de

¹⁰ Kamerstuk 35 334, nr. A

¹¹ Kamerstuk 35 570 XIV, nr. 24

ontwikkeling van het groen in de stad aansluitend op de verschillende daarmee verbonden rijksdoelen (onder meer klimaatadaptatie en vergroting biodiversiteit). Ook in het landelijk gebied, en vooral in de buurt van natuurgebieden, zal natuurinclusief bouwen noodzakelijk zijn om verdere achteruitgang van soorten te voorkomen. In het recent gepubliceerde Handvest Nederland Natuurinclusief¹² van provincies en terreinbeherende organisaties wordt een oproep gedaan aan het nieuwe kabinet om werk te maken van een Agenda Natuurinclusief, waarin natuur verbonden wordt met andere maatschappelijke domeinen. Deze oproep wordt in het Handvest ondersteund door partijen uit onder meer de bouwsector, de financiële sector en het bedrijfsleven. De minister van LNV zal uw Kamer voor de zomer informeren over de uitkomsten van het knelpuntenonderzoek natuurinclusief bouwen, vergezeld van een bredere kijk op het thema groen in de stad.

Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Klimaatverandering vraagt acties op zowel het nationale als het decentrale niveau, en kennisontwikkeling, afstemming en uitvoering in zowel het stedelijk als landelijk gebied. Daarbij gaat het onder andere om waterveiligheid en watervoorziening, maar ook dat water en bodem structurerende effecten kunnen hebben op ruimtelijke ontwikkeling. Dit vraagt dus om een brede aanpak in nationaal beleid en regionale samenwerking.

Op 18 maart jl. is het ontwerp Nationaal Waterprogramma 2022-2027 (NWP) aan uw Kamer gestuurd¹³. Het NWP beschrijft de hoofdlijnen en ambities van het nationale waterbeleid en het beheer van rijkswateren en rijkswaarwegen. Dit heeft raakvlakken en geeft richting aan samenhang met alle andere prioriteiten uit de NOVI zoals natuur, landbouw en verstedelijking. Ook bevat het NWP een gebiedsgerichte aanpak van de verschillende delen van het hoofdwatersysteem en zijn de afwegingsprincipes uit de NOVI in het NWP uitgewerkt. In lijn met de gebiedsgerichte aanpak in het NWP komt klimaatadaptatie inmiddels ook in de verstedelijkingsstrategieën aan de orde (bijvoorbeeld in MRA en Zwolle).

Uitwerking afwegingsprincipes NOVI in het Nationaal Water Programma

In het Ontwerp-NWP worden de afwegingsprincipes uit de NOVI voor het waterdomein verder uitgewerkt¹³. In lijn met het afwegingsprincipe 'kenmerken en identiteit van een gebied staat centraal' moeten meer dan voorheen functies worden neergelegd waar ze passen bij en ondersteund worden door de natuurlijke eigenschappen van het bodem-watersysteem. Hierdoor kunnen negatieve effecten van gebruiksfuncties voor een groot deel al aan de voorkant worden voorkomen. Om combinaties van functies mogelijk te maken, moet zo vroeg mogelijk in de beleidsvorming worden nagedacht over het verbinden van verschillende opgaven. Een voorbeeld hiervoor is de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), waarin waterkwaliteits- en natuuropgaven worden gekoppeld aan economie.

Om afwenteling in het waterdomein te voorkomen is in het Ontwerp-NWP een voorkeursvolgorde uitgewerkt (zie Ontwerp-NWP, hoofdstuk 2.2). Stap 1 is om in

¹² Kamerstuk 33 576, nr. 244

¹³ Kamerstuk 35 325, nr. 2

de ruimtelijke ordening rekening te houden met water. Een voorbeeld is de relatie van de landbouw met zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. Nieuwe verstedelijkingslocaties (zowel binnen als buiten bestaand stedelijk gebied) moeten klimaatbestendig worden uitgevoerd (tegengaan hittestress en voldoende wateropvang) door bijvoorbeeld meer groen. Ongunstige locaties voor waterhuishouding of bodemdaling moeten zoveel mogelijk worden vermeden of afwenteling op water- en bodemsysteem moet worden voorkomen. De vervolgstappen verschillen per waterthema.

Daarnaast lopen in het landelijk gebied acties op het gebied van klimaatadaptatie. Het ministerie van LNV voert onder de vlag van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) een Actieprogramma klimaatadaptatie landbouw en een Actielijnen klimaatadaptatie natuur uit. Via deze lijnen wordt samengewerkt met medeoverheden, bedrijven en kennisinstellingen aan oplossingsrichtingen voor droogte. Aan het PBL is een opdracht verstrekt voor een klimaat-impactassessment van plannen en projecten, voor alle sectoren van economie en maatschappij, zoals landbouw, natuur, bouwen, industrie en vitale functies. Aansluitend hierop wordt ook in de bouwsector over klimaatadaptatie nagedacht. Hiervoor evalueren de ministeries van IenW en BZK samen met de bouwsector de bouwregelgeving. Daarbij wordt in het Overleg Standaarden Klimaatadaptatie (OSKA) nagegaan welke standaardisatie in bouwmethoden en daarop aangepaste regelgeving (primair in het bouwbesluit) mogelijk is¹⁴.

Het NWP heeft een belangrijke relatie met het Ontwerp Programma Noordzee. In de NOVI is de beleidskeuze vastgelegd om de klimaatdoelstellingen voor 2050 te halen door de noodzakelijke duurzame energieproductie grotendeels te realiseren door middel van windparken op de Noordzee. Daarbij wordt de energietransitie in balans met natuurbescherming en -herstel en een duurzame voedselvoorziening gezien en wordt rekening gehouden met scheepvaart en overig gebruik van de Noordzee. In het Ontwerp Programma Noordzee zijn zoekgebieden geïdentificeerd om in een aanvullend ontwerp en (deels) middels een partiële herziening windenergiegebieden aan te wijzen met ruimte voor 27 Gigawatt. De ambitie van het aanvullend ontwerp is om invulling te geven aan de huidige kabinetsambitie van 49% CO₂-reductie onder andere door middel van 49 terawattuur (TWh) windenergie op zee en de aangescherpte EU-klimaatdoelen van 55% CO₂-reductie voor 2030, die nog eens tot 45 TWh extra windenergie op zee vragen. Het Rijk voorziet in oktober 2021 een aanvullend ontwerp af te ronden voor de vaststelling van het definitief Programma Noordzee in het NWP 2022-2027. Het streven is deze definitief vast te stellen in maart 2022. Daarmee kan het kabinet invulling geven aan de op 8 december 2020 aangenomen motie van Van der Lee en Kröger¹⁵ om alvast rekening te houden met een grotere opgave voor windenergie op zee door bijvoorbeeld extra locaties vast te stellen in 2021. Voor de langere termijn klimaatdoelstellingen richting 2050 wordt na vaststelling van het definitieve Programma Noordzee in april 2022 gestart met een partiële herziening.

¹⁴ Kamerstuk 35 300-J, nr. 4

¹⁵ Kamerstuk 32 813, nr. 629

Het vinden van ruimte in de fysieke leefomgeving voor energietransitie, met oog voor de kwaliteit van die leefomgeving, vraagt ook om structurerende keuzes, waaraan onder andere gewerkt wordt in het Nationaal Programma Regionale Energiestrategie (NP RES). Verschillende keuzes voor de inrichting van ons toekomstig energiesysteem hebben direct of indirect, diverse – en soms zeer grote – gevolgen voor onze leefomgeving. Deze verschillende en vaak nog onderbelichte ruimtelijke effecten worden op dit moment in beeld gebracht, zodat deze in de besluitvorming over ons toekomstige energiesysteem beter kunnen worden meegewogen. Onder meer in het Programma Energiehoofdstructuur en (Nationaal Programma) Regionale Energiestrategie(ën).

Het NP RES heeft als doel het in 2030 realiseren van de in het Klimaatakkoord afgesproken 35 TWh aan zon en wind op land, met een zo zorgvuldig mogelijke afweging tussen ruimtelijke inpassing, draagvlak en systeemefficiëntie en een afweging te maken tussen bovenregionale warmtebronnen en warmtevragers. De bestuurlijke trekkers van de RES-regio's leveren op 1 juli de RES 1.0 op aan NP RES. Dit is echter geen 'eindpunt'. Uiterlijk 1 juli 2021 starten alle regio's met verankering van de RES in het eigen omgevingsbeleid via het wettelijk ruimtelijk instrumentarium. Dit met het oog op de datum van 1 januari 2025 voor het afgeven van de Omgevingsvergunning die noodzakelijk is om in 2030 de 35 TWh gerealiseerd te hebben. Uit de PBL-monitor over de RES'en blijkt dat het afgesproken kwantitatieve doel binnen bereik lijkt, maar dat er ook knelpunten zijn en ruimtelijke inpassing met draagvlak nog een vervolg moet krijgen.¹⁶ Voor de knelpunten richtte het NP RES vier onafhankelijke werkgroepen op: netcapaciteit, SDE en maatschappelijke kosten, energie in natuur en landschap en zon op daken. De werkgroepen hebben een breed scala aan adviezen opgeleverd¹⁷ en het NP RES is gestart met de uitvoering. Enkele aanbevelingen worden nog nader uitgewerkt of zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan een nieuw kabinet.

Op 30 november jl. stuurde ik uw Kamer een brief¹⁸ over de aanpak voor de motie van het lid Van Gerven¹⁹, die verzoekt te onderzoeken hoe publieke en collectieve lokale initiatieven rond energietransitie een grotere kans kunnen krijgen. In deze brief geef ik aan de Lokale Energie Monitor²⁰ als vertrekpunt te nemen. Deze beschrijft dat in 2020 de meeste initiatieven van coöperaties (70%) zich richten op zon op daken. Nog eens 19% heeft betrekking op windenergie. Overige initiatieven werken aan energiebesparing en warmte. Voor de aanpak van ervaren knelpunten door deze coöperaties sluit ik aan bij lopende trajecten en werk ik samen met NP RES. In samenhang met de uitvoering van de motie Van Gerven werkt de minister van EZK momenteel aan uitvoering van de motie Dik-

¹⁶ PBL (1 februari 2021). *Monitor concept-RES: Een analyse van de concept-Regionale Energie Strategieën*. Den Haag: PBL.

¹⁷ Nationaal Programma RES (9 februari 2021). *Werkgroepen Kansen en Knelpunten presenteren adviesrapport*, via <https://www.regionale-energiestrategie.nl/Nieuws/1886245.aspx?t=Werkgroepen-Kansen-en-Knelpunten-presenteren-adviesrapport>

¹⁸ Kamerstuk, 34 682, nr. 76

¹⁹ Kamerstuk 34 682, nr. 60

²⁰ HIER en RVO (februari 2021). *Lokale Energie Monitor 2020*.

Faber/Sienot²¹ door een concrete invulling van het streven naar 50% lokaal eigendom in de RES 1.0 en het delen van goede voorbeelden en aan de motie Bruins c.s.²² over het ondersteunen van decentrale overheden bij het bewerkstelligen van financiële participatie in de energietransitie.

Het Programma Energiehoofdstructuur is erop gericht om tijdig de ruimte te borgen voor de energie-infrastructuur van nationaal belang voor 2030 en voor 2050 voor Nederland (uitgezonderd de Noordzee en Waddenzee). Om goed onderbouwde keuzes te maken in dit programma worden de effecten onderzocht van verschillende mogelijke ruimtelijke en energetische invullingen van het energiesysteem. Dit geeft tevens invulling aan de motie Regterschot/Terpstra²³ over het in beeld brengen van ruimtelijke gevolgen van alternatieve invullingen binnen de energietransitie voor 2050, waaronder een energiemix met meer kernenergie.

Voor 2030 worden de effecten van twee alternatieven onderzocht; één gebaseerd op het klimaatakkoord en één op een mogelijke ophoging van de CO₂-reductiedoelstelling van 49 naar 55%. Voor 2050 worden vijf alternatieven onderzocht. Al deze alternatieven variëren qua samenstelling van het energiesysteem en qua ruimtelijke neerslag (de verdeling over waar wat komt te staan). Eén alternatief voor 2050 gaat uit van meer kernenergie. Daarbij wordt eerst gekeken naar de ruimte op de locaties Borssele en Eerste Maasvlakte, die in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) als ruimtelijke reserveringen zijn vastgelegd. In het BARRO wordt hier ook de Eemshaven genoemd. In lijn met de motie Beckerman²⁴, die uitspreekt dat de Eemshaven als ruimtelijke locatie geschrapt moet worden, wordt deze locatie niet meegenomen in de analyse. De beslissing om het BARRO aan te passen is echter aan het volgende kabinet. Indien uit de analyse blijkt dat met de twee eerder genoemde locaties onvoldoende uitvoering gegeven kan worden aan de motie Regterschot/Terpstra²³ zal afgewogen worden of het onderzoek moet worden uitgebreid met een extra locatie.

De zogenaamde Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin deze onderzoeksaanpak beschreven staat, ligt tot en met 10 juni 2021 met het participatieplan ter inzage. Het komend jaar worden – in samenspraak met stakeholders – de alternatieven verder uitgewerkt en worden de effecten bepaald. Daarna vindt besluitvorming plaats en worden ontwikkelingsrichtingen benoemd. Deze worden eind 2022 vastgelegd in een ontwerp programma.

Duurzaam economisch groeipotentieel

Voor het ontwikkelen van een duurzame, circulaire én blijvend florerende en concurrerende economie (een dubbeldoelstelling) zetten we in op gebruik van duurzame energiebronnen en verandering van productieprocessen. In verschillende programma's, zoals het Nationaal Programma Industriële Clusters

²¹ Kamerstuk 32 813, nr. 592

²² Kamerstuk 35 570 XIII, nr. 49

²³ Kamerstuk 34 682, nr. 58

²⁴ Kamerstuk 35 603, nr. 51

en het Nationaal Milieuprogramma, worden daartoe projecten en maatregelen uitgewerkt. Ook initiatieven als de Ruimtelijke Strategie Datacenters zijn gericht op het concretiseren van de ambities om deze dubbeldoelstelling voor onze economie te realiseren. Daarbij moet de (benodigde) ruimte en benodigde energie voor nieuwe bedrijvigheid steeds zorgvuldig worden afgewogen tegen andere opgaven en ruimtelijke keuzes.

In het industriehoofdstuk van het Klimaatakkoord (28 juni 2019) is een belangrijke rol weggelegd voor de regionale Koploperprogramma's. Zes grote industriële clusters in Nederland hebben plannen ontwikkeld om de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 te kunnen halen. Voor het industriecluster Rotterdam-Moerdijk²⁵ wordt bijvoorbeeld ingezet op het Deltalinqs Climate Program, waarbinnen de industriële partijen gezamenlijk kennis opdoen en projecten starten en Het Versnellingshuis, waarmee in samenwerking met onder andere de provincie, RVO en het ministerie van EZK gewerkt wordt om belangrijke sleutelprojecten in de energietransitie te versnellen.

In de NOVI is onder andere vastgelegd dat datacenters, volgens de Ruimtelijke Strategie Datacenters, daar kunnen worden gevestigd waar op een duurzame manier in de energievraag kan worden voorzien, de levering van restwarmte aan warmtenetwerken bij voorkeur mogelijk is aan het stedelijk gebied en kan worden voldaan aan de eisen die marktpartijen stellen aan digitale connectiviteit. Voor zogenaamde hyperscale datacenters gaat de voorkeur uit naar vestiging aan de randen van Nederland, vanwege het aanbod van (hernieuwbare) elektriciteit, aansluiting op het elektriciteitsnetwerk en omdat ruimte daar minder schaars is. Ook zal bij planvorming beter rekening moeten worden gehouden met de watervraag voor koeling en moet beoordeeld worden of dit past vanuit de regionale waterbeschikbaarheid op basis van de voorkeursvolgorde regionaal waterbeheer zoals opgenomen in de NOVI. In Noord-Holland is deze discussie actueel, waarbij ook de onwenselijkheid van het gebruik van drinkwater als koelwater een rol speelt. Het Rijk wil met medeoverheden uitwerking geven aan selectieve groei voor datacenters. Daarom voert het ministerie van BZK momenteel overleg met de provincie Flevoland en de gemeente Zeewolde over de regionale wens van een hyperscale datacenter in deze gemeente, gegeven ook andere belangen zoals goede landbouwgrond en de inzet op meervoudig ruimtegebruik. Dit is in lijn met de motie Moorlag/Agnes Mulder²⁶ die oproept om in overleg met medeoverheden te verkennen of een samenhangende aanpak moet worden ontwikkeld voor het beter beheersen en reguleren van de impact van datacenters.

In het kader van het Programma Verstedelijking en Wonen stellen de overheden gezamenlijk uitgangspunten en randvoorwaarden vast voor het bepalen van de behoefte aan bedrijventerreinen. De transformatiemogelijkheden van bestaande bedrijventerreinen worden daarbij nadrukkelijk betrokken. Dit beleid dient een nationaal belang, maar vraagt decentrale uitwerking. Gekozen is voor de

²⁵ Leden van de Klimaattaafel (april 2021). *Clusterplan industriecluster Rotterdam-Moerdijk*.

²⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 552

volgende aanpak: voor mogelijke vestiging van bedrijven moet sprake zijn van een aantoonbare behoefte. Provincies stellen de behoefte aan bedrijventerreinen vast. Rijk en provincies bepalen samen de uitgangspunten voor deze behoefte-raming. Bij een aangetoonde behoefte zal in eerste instantie vestiging moeten plaatsvinden op bestaande, eventueel te herstructureren bedrijventerreinen. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de moties Amhaouch²⁷ (afremmen ongewenste 'verdozing') en Dik-Faber²⁸ ('voorkeursvolgorde' opstellen met provincies) en aan het advies van het College van Rijksadviseurs, dat aanbeveelt om ten aanzien van de grote complexen in te zetten op 'minder, compacter, geconcentreerder en multifunctioneler'²⁹.

In de BO MIRT's (najaar 2021) worden de contouren van gezamenlijk beleid besproken en in de BOL'en (voorjaar 2022) worden deze contouren van beleid vastgelegd.

Toekomstbestendige ontwikkeling landelijk gebied

Nationaal Programma Landelijk Gebied

Het landelijk gebied staat voor urgente en uitdagende ontwikkelingen: kwaliteit van bodem, (grond)water, en lucht, biodiversiteit, landschap en cultureel erfgoed verbeteren en tegelijkertijd nieuwe opgaven op gebied van wonen, water, energie en economie inpassen in de beschikbare ruimte. De opgaven en transitie die spelen in het landelijk gebied vragen een zorgvuldige aanpak. Er is gestart met het NOVI-breed verkennen van de interbestuurlijke samenwerking in de kwartiermakersfase van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). In deze fase is samengewerkt met vijf gebieden: de Peel, het Groene Hart, de Achterhoek, de Drentse Aa/Hoge Zandgronden en Zeeland³⁰. Een gebiedsgerichte aanpak zal een belangrijke pijler blijven in de volgende fase van het programma. Naast het gebiedsgerichte spoor wordt voor de verdere ontwikkeling van het NPLG gebruik gemaakt van de uitkomsten van verschillende adviezen en studies waarin, vanuit verschillende perspectieven, naar opgaven voor het landelijk gebied wordt gekeken. Het gaat hier onder andere om de lange termijn verkenning stikstof, de ruimtelijke verkenning stikstofgevoelige natuur, de lerende evaluatie van het IBP Vitaal Platteland, het Interdepartementaal beleidsonderzoek Ruimtelijke Ordening en het advies van de Studiegroep Ruimtelijke Inrichting. Voorzien is dat deze kwartiermakersfase van het NPLG wordt afgesloten na het aantreden van het nieuwe kabinet, zodat de accenten en prioriteiten van het nieuwe kabinet kunnen doorwerken in de werkwijze van het NPLG.

Werken met streefwaarden

De motie Van Eijs en Dik-Faber³¹ verzoekt de regering om te onderzoeken of de beleidsdoelstellingen voor natuur en milieu uitgewerkt kunnen worden naar streefwaarden, zodat deze als omgevingswaarde leidend kunnen zijn in

²⁷ Kamerstuk 35 300XIII, nr. 43

²⁸ Kamerstuk 32813, nr. 204 en 34682, nr. 20

²⁹ College van Rijksadviseurs (2019). (X)XL verdozing - Minder, compacter, geconcentreerder, multifunctioneler, via <https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2019/10/29/xxl-verdozing>

³⁰ Kamerstuk 34 682, nr. 50

³¹ Kamerstuk 34 682, nr. 66

ruimtelijke afwegingen in het kader van de NOVI. Het advies van de Studiegroep Ruimtelijke inrichting (naar aanleiding van motie Harbers c.s.³², rapport publicatie 12 mei) steunt deze lijn. Deze Studiegroep adviseert om grenswaarden (minimale doelen) en streefwaarden (kansen) voor gebieden te formuleren op basis van draagkracht van bodem, water en landschap. Ook in het kader van het Interdepartementaal Onderzoek Ruimtelijke Ordening (publicatie 12 mei) wordt gepleit voor kwantitatieve doelen voor prioritaire rijksopgaven, vertaald naar gebieden.

De motie Van Eijs c.s.³³ hangt inhoudelijk samen met de motie De Groot³³. Laatstgenoemde motie verzoekt de regering om in overleg met de provincies een basiskwaliteit voor natuur te formuleren, zodat algemene soorten algemeen blijven en het aantal soorten op de Rode lijst van bedreigde soorten niet toeneemt. Dit voorjaar wordt het onderzoeksrapport verwacht van het consortium van Naturalis, Radboud Universiteit, Wageningen University & Research en de Vogelbescherming. Voortbouwend op dit onderzoek zal door het ministerie van LNV worden onderzocht of en hoe basiskwaliteit natuur gebiedsgericht kan worden vertaald en welke voor- en nadelen er zijn indien dit wordt doorvertaald naar streefwaarden en omgevingswaarden.

Naar aanleiding van de toezegging van de minister van BZK aan de Eerste Kamer³⁴ om de cumulatieve effecten van plannen op natuur en milieu in beeld te brengen wordt samen met het PBL momenteel verkend of het mogelijk is om project-overstijgende prognoses te maken voor de effecten op natuur, biodiversiteit, milieu, gezondheid, landschap en cultureel erfgoed. In een pilot zal onderzocht worden of het mogelijk is deze prognoses te baseren op omgevingsagenda's of NOVI-gebieden.

Inzet van grond

Ten aanzien van het versterken van het actief grondbeleid ten bate van de grote opgaven in het fysieke domein zoals die zijn beschreven in de NOVI wordt momenteel een brede verkenning uitgevoerd, zoals aangekondigd in mijn aanbiedingsbrief bij de NOVI³⁵. De meerwaarde van het (gebundeld) inzetten van Rijksgronden voor de realisatie van de fysieke opgaven maakt daar deel van uit. Hierbij wordt de koppeling gezocht met de vastgoedopgave van Defensie, waarvoor naar aanleiding van het IBO-Defensievastgoed³⁶ handelingsopties worden verkend. Daarmee wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie van de leden Moorlag en Smeulders³⁷ om in beeld te brengen hoe instrumenten als groundbanken en landinrichting ingezet kunnen worden bij de verdere vormgeving van het NPLG.

Stikstof is een opgave die onze aandacht blijvend heeft. In samenwerking met provincies zal de komende jaren de gebiedsgerichte aanpak stikstof verder

³² Kamerstuk 35 334, nr. 101

³³ Kamerstuk 28 286, nr. 1048

³⁴ Kamerstuk 34 682, nr. G

³⁵ Kamerstuk 34 682, nr. 53

³⁶ Kamerstuk 34 919, nr. 77

³⁷ Kamerstuk, 34 682, nr. 45

vormgegeven worden, waarbij de toekomstbestendigheid van het landelijk gebied ook centraal staat. Zo is naar aanleiding van het debat over de Wet stikstofreductie en natuurverbetering op 10 december jl. gestart met de voorbereiding van een 'pilot grondfonds stikstofaanpak'³⁸, waarbij vanuit Bureau Beheer Landbouwgronden een leenfaciliteit van 100 miljoen wordt ingezet om gronden die vrijkomen bij het vrijwillig opkopen van agrarische ondernemingen te verwerven en voor hernieuwde inzet gericht te verkopen.

Versterking landschapselementen

In het Klimaatakkoord is benoemd dat er een aanvalsplan versterking landschappelijke identiteit via landschapselementen zal worden opgesteld. De motie Dik-Faber en Van Eijs³⁹ heeft verzocht om dit aanvalsplan te verankeren in het omgevingsbeleid. Het aanvalsplan is op 11 maart 2021 aangeboden aan de minister van LNV⁴⁰. Het plan bevat een inhoudelijke onderbouwing van de ambitie van 10% groenblauwe dooradering van het landelijk gebied. Hiermee wordt voor het landbouwareaal invulling gegeven aan de Europese biodiversiteitsstrategie.

Monitor Landschap

Van eind 2019 tot begin 2021 is de Nationale Monitor Landschap ontwikkeld in opdracht van de ministeries BZK, OCW en LNV. Aanleidingen waren het advies van het CRa (2018) en de motie van de leden Van Eijs en Dik-Faber (2019)⁴¹ over het opzetten van een nationaal landschapsmonitoringsprogramma. Veranderingen in het landschap worden nu op basis van 6 indicatoren bijgehouden. Hierover wordt door het PBL jaarlijks gerapporteerd, tweejaarlijks via de NOVI monitor en tweejaarlijks in een uitgebreide landschapsrapportage. De Monitor Landschap is publiekelijk gelanceerd op de NOVI dag op 31 maart jl. en is te raadplegen op <https://www.monitorlandschap.nl/>. Naast het opleveren van de Nationale Monitor Landschap is naar aanleiding van het Kustpact een Kustpactmonitor ontwikkeld (deels gebruikmakend van de Monitor Landschap). Deze richt zich op specifieke ontwikkelingen aan de kust, waarover in het Kustpact afspraken zijn gemaakt, zoals recreatieve bebouwing op of nabij het strand. Na de zomer zijn de eerste resultaten van de Kustpactmonitor beschikbaar. Ik informeer de Kamer binnenkort separaat over de voortgang in het kustpact als geheel. In het najaar is de eerste kustmonitor gereed.

Op 12 februari jl. is de Kamer geïnformeerd over de reactie van het kabinet op het RLI-advies 'Stop bodemdaling in veengebieden: het Groene Hart als voorbeeld'⁴². In deze brief is een inventarisatie aangekondigd naar de uitgevoerde maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA) voor bodemdaling om daarmee over een betere inschatting te beschikken van de nationale kosten. In de NOVI is bodemdaling als een urgent probleem geadresseerd.

³⁸ Kamerstuk 35 600, nr. 47

³⁹ Kamerstuk 34 682, nr. 68

⁴⁰ Partners van het Deltaplan Biodiversiteitsherstel (2021). *Aanvalsplan versterking landschappelijke identiteit via landschapselementen*, via <https://www.samenvoerbiodiversiteit.nl/updates/2021/03-maart/raamwerk-aanvalsplan-landschapselementen-deltaplan-biodiversiteitsherstel.pdf>

⁴¹ Kamerstuk 34 682, nr. 16

⁴² Kamerstuk 32 813, nr. 662

Uit de inventarisatie blijkt dat de nationale kosten over een periode van 40 jaar stijgen naar 25 tot 30 miljard euro. De belangrijkste oorzaak van die toename komt door de waardering van de CO₂-uitstoot die nu is meegenomen. Ook blijkt uit de inventarisatie dat er in de afgelopen 15 jaar vooral MKBA's zijn uitgevoerd die betrekking hebben op het landelijk gebied, terwijl het aantal MKBA's in het stedelijk gebied achterblijven. Tenslotte komt naar voren dat de MKBA's zich kenmerken door relatief grote onzekerheden. Het ontbreekt aan kennis over het bodemsysteem en de effecten van maatregelen die bodemdaling tegengaan op bijvoorbeeld landbouwopbrengst, CO₂-uitstoot, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Het kabinet komt met een vervolgaanpak.

Strategische Verkenning Biobased Bouwen en City Deal

Op 8 april is tijdens de Innovatie Expo 2021 de eerste versie van de Intentieverklaring 'Ruimte voor Biobased Bouwen' gelanceerd. Deze komt voort uit de Strategische Verkenning Ruimte voor Biobased Bouwen.

Daarnaast zijn in 2020 zeven nieuwe City Deals⁴³ afgesloten die bijdragen aan de vier doelstellingen van de NOVI. Met City Deals committeren departementen, gemeenten en andere partners zich om op deze thema's opgevegericht te experimenteren, te leren en de opgedane kennis te verspreiden.

Een voorbeeld is de City Deal Circulair en Conceptueel Bouwen, waar spelers binnen de hele keten van boer naar bouw zich inmiddels rond het onderwerp biobased bouwen hebben georganiseerd. Deze alliantiepartners onderschrijven de kansen die biobased bouwen biedt voor het klimaat en de verschillende onderdelen van de keten. In deze City Deal werken partners samen aan de versnelling en opschaling van innovaties en goede praktijken op het snijvlak van de woningbouwopgave en de transitie naar een circulaire economie. De centrale ambitie is om van de bouwsector een drijvende kracht te maken achter de circulaire economie. Hiermee handel ik de motie van het lid Boulakjar⁴⁴ af, waarin wordt verzocht in overleg met betrokken partijen te komen tot proeftuinen voor natuurinclusief bouwen. Ik zal uw Kamer later nader informeren over de voortgang.

NOVI-instrumentarium/Gebiedsgerichte instrumenten

De regio is de meest relevante schaal om opgaven voor de fysieke leefomgeving op te pakken en keuzes te maken. Daarom is 'gebiedsgericht werken' een belangrijk uitgangspunt in de NOVI.

Alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen komen op landsdelig niveau bij elkaar in Omgevingsagenda's. Dat maakt opgaven inzichtelijk en kan helpen daar samenhang in te brengen. Er wordt gewerkt aan vijf Omgevingsagenda's, waarvan u de stand van zaken per landsdeel hieronder bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving leest.

⁴³ Voor meer informatie over City Deals zie <https://agendastad.nl/city-deals/>

⁴⁴ Kamerstuk 32 847, nr. 735

Gebiedsagenda's Grote Wateren

Waar de Omgevingsagenda's gelden voor opgaven op het land, zijn er ook gebiedsagenda's die zijn opgesteld voor de grote wateren. De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 hebben Rijk en regio in november 2020 vastgesteld⁴⁵. Het resultaat is een integraal langetermijnperspectief voor de ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta, inclusief een kennis- en innovatieprogramma en een oriënterende uitvoeringsagenda. In december 2020 is de Agenda voor het Waddengebied 2050, na vaststelling door het Bestuurlijk Overleg Waddengebied, aangeboden aan de Tweede Kamer⁴⁶. De Agenda biedt een gezamenlijk richtinggevend en integraal perspectief voor de ontwikkeling van het Waddengebied. De Agenda is opgesteld in samenwerking met de provincies, gemeenten, waterschappen, natuurorganisaties en het bedrijfsleven in het Waddengebied.

NOVI-gebieden

In een aantal gebieden komen omvangrijke en complexe transitie samen waarbij het essentieel is om die met verschillende overheden aan te pakken. Daarom zijn in de NOVI acht voorlopige NOVI-gebieden geïntroduceerd, waarover is afgesproken om samen met de regio's een plan van aanpak op te stellen. De drie NOVI-gebieden Het Groene Hart, De Peel en Zuid-Limburg zijn op basis van hun plan van aanpak reeds aangewezen als NOVI-gebied. Uw Kamer is daar in een brief van 17 februari 2021 over geïnformeerd⁴⁷.

Voor de vijf overige voorlopige NOVI-gebieden Regio Zwolle, Amsterdam en Noordzeekanaalgebied, Rotterdam (transitie van de Rotterdamse haven), North Sea Port District en Groningen zijn onlangs de plannen van aanpak bestuurlijk in de betreffende gebieden en met de betrokken departementen vastgesteld. Daarmee zijn ze definitief aangewezen als NOVI-gebied en gaan partijen een langjarig partnerschap aan op belangrijke gestapelde fysieke opgaven in deze gebieden. De aanwijzing is tevens het startsein voor verdere uitwerking van de plannen van aanpak. Over de voortgang zal ik uw Kamer regelmatig informeren.

In de met deze brief aangewezen NOVI-gebieden spelen diverse opgaven.

Regio Zwolle is een deltagebied waar verschillende landschapstypen (veenweide, rivierenlandschap, etc.) samenkomen met verschillende complexe transitie opgaven (naast klimaat de gerelateerde landbouw en energietransitie). Het is een kwetsbaar gebied vanuit het (internationale/regionale en lokale) watersysteem en -huishouding, welke tegen de grenzen aanloopt.

In het Noordzeekanaalgebied komen veel opgaven samen: transitie van het havengebied Amsterdam naar een niet-fossiele circulaire economie, energietransitie, waterberging, landschap, woningbouw en leefbaarheid. Er wordt in deze regio met veel energie gewerkt aan het combineren van functies en een goede inpassing daarvan. In het NOVI-NZKG vindt nadere uitwerking plaats van

⁴⁵ Kamerstuk 35 570-A, nr. 45

⁴⁶ Kamerstuk 29 684, nr. 210

⁴⁷ Kamerstuk 34 682 nr. 80

de integrale keuzes in dit gebied en wordt onder andere voortgebouwd op de Verstedelijkingsstrategie MRA.

In het Rotterdamse havengebied wordt samengewerkt aan de oplossing voor drie urgente concrete issues op het gebied van de fysieke leefomgeving. Rijk en regio hebben afspraken gemaakt en gezamenlijk de krachten gebundeld voor het oplossen van de grote uitdagingen die in het plan van aanpak 'Transitie Rotterdamse haven' zijn beschreven. Het gaat om het gebruik van nieuwe grond- en brandstoffen en technieken, als gevolg van de energietransitie, in relatie tot externe veiligheid en de benodigde fysieke ruimte en ook in relatie tot het achterland van de haven. Daarnaast gaat het om het realiseren van voldoende stikstofdepositieruimte voor de ontwikkeling van de haven, met behoud van een robuuste natuur in de omgeving, alsook het verkennen van een nieuwe balans in het benutten van de geluidruimte van de haven, de realisatie van de woningbouwopgave en een goede leefomgevingskwaliteit in de omgeving.

Het North Sea Port District is een Vlaams-Nederlandse economische groeiregio in het hart van de EU met een sterke zeehaven, een belangrijk industrieel cluster en een grootstedelijk en hoogopgeleid achterland met unieke natuur. Grote grensoverschrijdende opgaven in energietransitie, circulaire economie, mobiliteit, logistiek & transport en leefbaarheid vragen verdergaande duurzame eenwording.

In het NOVI-gebied Groningen komen veel opgaven samen. In het 'aardbevingsgebied' is sprake van een buitengewone stapeling van opgaven: versterking en vernieuwing van de dorpen, energietransitie, verstedelijking, krimp en vergrijzing en vernieuwing van de landbouw door de klimaatverandering (verzilting).

Regionale Investeringsagenda's

De motie Terpstra c.s.⁴⁸ verzoekt Regionale Investeringsagenda's (RIA's) een centrale plek in de uitvoering van de NOVI te geven. Ik geef daar invulling aan zoals hier beschreven. Ik deel het doel van de RIA's om inzicht te krijgen in het publieke en private investerend vermogen en deze gebiedsgericht bij elkaar te brengen voor een gezamenlijke strategie op de uitvoering van ontwikkelingen in de leefomgeving. In lijn met de motie koppel ik RIA's aan de acht NOVI-gebieden. In de plannen van aanpak voor elk NOVI-gebied is opgenomen dat onderzocht zal worden of en hoe het opstellen van een regionale Investeringsagenda kan bijdragen aan het (sneller) realiseren van de opgaven in een regio. Het is de intentie om tot afstemming van inzet van relevante bestaande middelen te komen rondom de gezamenlijk geformuleerde ambities en doelen voor het desbetreffende gebied. In een later stadium waarin deze bestuurlijke afspraken leiden tot gezamenlijke programma's en maatregelen, zal ik de Kamer hierover verder informeren.

Met de zogeheten NOVI-alliantie (waaronder NEPROM, ROVER, Staatsbosbeheer, VNO-NCW, gemeente Nijmegen, Tilburg en Heerhugowaard en de Leerstoel Gebiedsontwikkeling) is daarnaast afgesproken om de RIA-pilot die zij gestart

⁴⁸ Kamerstuk 34 682, nr. 63

zijn, te koppelen aan de regionale verstedelijkingsstrategieën. Dit gaat om Breda-Tilburg, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven en Noord Holland boven het Noordzeekanaalgebied. Met de planbureaus en de regionale partijen in Noord-Holland boven het Noordzeekanaalgebied wordt gesproken over hoe een RIA op een goede manier op maatschappelijke kosten en baten getoetst kan worden en hoe dit ook toepasbaar te maken voor andere pilotgebieden.

Actieprogramma Ruimtelijk Ontwerp 2021-2024

Eind 2020 is met het Actieprogramma Ruimtelijke Ontwerp 2021-2024⁴⁹ een vierjarig stimuleringsprogramma voor lokale en regionale initiatieven gepubliceerd. Met dit programma zetten we in op een brede en effectieve inzet van ruimtelijk ontwerp voor de uitvoering van het omgevingsbeleid. De opgaven waar we voor staan vragen meer ruimte dan beschikbaar is in ons land en hebben veelal ingrijpende gevolgen voor onze directe leefomgeving. Het is van belang een balans te vinden tussen het vormgeven van deze grote veranderingen en het vergroten van de kwaliteit van onze leefomgeving. De inzet van ontwerp is noodzakelijk om deze complexe veranderingen te laten slagen. Het is een instrument om de impact van vaak abstracte opgaven concreet te maken en te zoeken naar slimme en duurzame combinaties. Een goede inzet van ontwerp zorgt voor breder draagvlak en meer samenhangende oplossingen. Het Actieprogramma zet onder andere stevig in op een structurele inzet van ontwerp bij nationale programma's en rijksprojecten.

Uitkomsten BOL

De besluitvorming in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL'en) is het concrete resultaat van een half jaar gezamenlijk werken met de NOVI en het nieuwe NOVI-instrumentarium. In de periode van 21 april tot en met 26 mei 2021 vonden de BOL'en plaats. In vijf landsdelige overleggen spraken de minister van BZK en de bewindspersonen van IenW met bestuurders uit de regio's over onder andere de woningbouwopgave, verstedelijkingsstrategieën, omgevingsagenda en de aanpak en vaststelling van NOVI-gebieden. De belangrijkste afspraken en besluiten worden toegelicht per BO Leefomgeving.

BO Leefomgeving Noordwest (21 april 2021)

Rijk en regio hebben gezamenlijk de ambitie om de grote verstedelijkingsopgave in de Metropoolregio Amsterdam en Metropoolregio Utrecht versneld te realiseren. Dit is een complexe opgave, die alleen haalbaar is wanneer wordt voldaan aan een groot aantal randvoorwaarden op het gebied van betaalbaarheid, investeringscapaciteit corporaties, stikstof aanpak, geluidscumulatie, leefbaarheid, bereikbaarheid waaronder schaa sprong OV, energietransitie, klimaatadaptatie en landschappelijke ontwikkeling. Rijk en regio zien dat hiervoor meer middelen én een transitie van een projectgerichte financiering naar gezamenlijke en adaptieve, meerjarige, programmatische bekostiging nodig zijn. Rijk en regio spreken daarom af voor de Metropoolregio's Amsterdam en Utrecht als integraal onderdeel van de regionale verstedelijkingsstrategieën een Rijk-regio programmering op hoofdlijnen uit te werken, op basis waarvan in het BO MIRT van najaar 2021

⁴⁹ Kamerstuk 31 535, nr. 12

gesproken kan worden over de te maken afwegingen en keuzes. De Rijk-regioprogrammering zal bestaan uit een meerjarig overzicht van de belangrijkste geachte samenhangende Rijk-regio investeringen, met daaraan verbonden de kosten en potentiële dekking, en kan jaarlijks worden geactualiseerd op basis van dan vigerende inzichten over fasering en prioritering. Na het zomerreces wordt een BO woningbouw en verstedelijkingsstrategieën ingepland om de voortgang van de verstedelijkingsstrategieën inclusief de Rijk-regioprogrammering en de inzet van het bestaande instrumentarium voor de woningbouw te bespreken.

Specifiek voor de verstedelijking in de provincies Noord-Holland en Flevoland spreken de partijen af om zich in te zetten voor een versnelling van de woningbouw van 240.000 woningen, waarvan 175.000 in de Metropoolregio Amsterdam. De inzet in de MRA is gericht op de reguliere woningbouw (122.000) en de stadsharten (53.000). Daarbovenop wordt ook de mogelijke versnelling met extra inspanning van alle partijen op vijf grootschalige locaties (45.000)⁵⁰ onderzocht, nu grotendeels later in de tijd gepland, dan de genoemde 175.000 woningen. De woningen worden voornamelijk gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied. Veelal gaat het om herstructurering waarbij sanering van bebouwing en bedrijfsverplaatsing aan de orde zijn. Deze factoren zijn van grote invloed op de mogelijke versnelling van de woningbouwontwikkeling. Rijk en regio hebben voor de versnelling van de woningbouw in de MRA afgesproken om integrale gebiedsplannen op te stellen voor de stadsharten en globale gebiedsplannen voor de vijf grootschalige ontwikkellocaties als onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie MRA en daarin de Rijk-regio inzet in deze gebieden vast te stellen in het BO MIRT van najaar 2021. Op dit moment is er voor 40% van de te bouwen woningen in Noord-Holland onvoldoende stikstofruimte. Partijen hebben besloten tot een aantal maatregelen om voor de woningbouw voldoende stikstofruimte te creëren. Het gaat hierbij om ruimte reservering in een nog op te stellen stikstofdepositiebank, het voordragen van onrendabele toppen van woningbouwprojecten voor de Woningbouwimpuls, opties voor extern salderen en voor 1 september 2021 uitzicht op een oplossing voor de woningbouw in Zaanstad. Daarbij worden geen sectoren uitgesloten en worden de mogelijkheden van financiering door alle partijen betrokken. Partijen spreken af een vergelijkbare aanpak op te stellen voor deze problematiek in Flevoland. Rijk en regio spreken ten aanzien van de energietransitie in de MRA af een governance structuur uit te werken met als doel te komen tot een betere samenwerking met de energieketen (in het bijzonder de netbeheerders) en integrale besluitvorming op nationaal en regionaal niveau te waarborgen.

Voor de Metropoolregio Utrecht bevestigen Rijk en regio de afgesproken koers in het Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'. Prioriteit wordt gegeven aan verstedelijking in de Grote U met Metropoolpoorten en de Regiopoorten op corridors. Dit jaar staat in teken van concrete vervolgstappen in de MIRT-verkenning OV en Wonen, de drie Gebiedsonderzoeken (Leidsche Rijn-Zuilen, A12 Zone en Lunetten Koningsweg – Utrecht Science Park), de Mobiliteitsstrategie, het Knooppuntenprogramma en de Aanpak 2030. Rijk en regio spreken af nadere

⁵⁰ In Achtersluispolder (Zaanstad), Almere Pampus; Haven Stad (Amsterdam), Zuidoostflank langs A2, Hoofddorp en Haarlemmermeer West.

vervolgbesluiten te nemen op het BO MIRT 2021: richting geven aan de uitwerking van de gebieden en neerzetten van de opgave voor mobiliteit, en op het BO MIRT 2022: grotere vervolgbesluiten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en leefbaarheid. Bij het gereed maken van de benodigde beslisinformatie voor de vervolgbesluiten wordt doorontwikkeling van Rijnenburg (na 2035-2040) meegenomen, zoals toegezegd in de brief aan de Kamer⁵¹. De regio Amersfoort werkt aan het Ontwikkelbeeld 2030-2040, waar door Rijk en regio als samenhangende vraagstukken worden geïdentificeerd: de multimodale corridors A1 en A28 en de integrale opgave in het landelijk gebied.

Wat betreft het NOVI-gebied Groene Hart maken Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in het Bestuurlijk Platform Groene Hart (BPGH) nadere afspraken over de gezamenlijke inzet, de doelen/kaders en uitgangspunten op de focusthema's bodemdaling, watersysteem, vitale dorpen en steden. In het BPGH wordt hiervoor een bestuursovereenkomst voorbereid, waarover in het najaar van 2021 kan worden besloten. Ten behoeve van de Omgevingsagenda spreken Rijk, provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland af dat zij de Omgevingsagenda Noordwest-Nederland verder uitwerken en deze in het voorjaar van 2022 aan het BOL Noordwest ter instemming voor leggen.

BO Leefomgeving Zuid (21 april 2021)

In het BOL Zuid is gesproken over de uitdagingen die de omvang en integraliteit van de verstedelijking in Brabant met zich mee brengt. In het BO MIRT in het najaar van 2021 zal naar verwachting het ruimtelijk perspectief en de strategische hoofdkeuzes gepresenteerd worden, alsmede het verstedelijkingsakkoord voor de Brainportregio worden vastgesteld. Richting het BO Leefomgeving Zuid in voorjaar 2022 wordt het ruimtelijk perspectief en de hoofdkeuzes per stedelijke regio verder uitgewerkt in de verstedelijkingsstrategie voor heel Stedelijk Brabant en in verstedelijkingsakkoorden voor de stedelijke regio's Breda/Tilburg en Den Bosch.

Naast de verstedelijkingsstrategie is het in 2020 uitgevoerde MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven besproken. Om de opgave in verstedelijking (62.000 woningen tot 2040) in samenhang met ingrepen in het mobiliteitssysteem mogelijk te maken is besloten dat voor de besluitvorming en uitwerking van de uitkomsten uit het MIRT-onderzoek wordt aangesloten bij het programma SmartwayZ.NL. Rijk en regio erkennen dat de voorgestelde governance alleen toeziet op de uitvoering van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek. Waar inhoudelijke raakvlakken zijn wordt met de Brainport Nationale Actieagenda (BNA) afstemming gezocht. De scope en governance van de BNA blijft ongewijzigd.

De provincie Limburg lichtte tijdens het BO Leefomgeving Zuid de met name kwalitatieve woonopgave in Limburg toe. Deze complexe opgave vergt specifieke instrumenten en middelen. Daar is deels invulling aan gegeven door het Rijk met ondersteuning ter versnelling van de woningbouw- en herstructureringsopgave in

⁵¹ Kamerstuk 32 847, nr. 715

de Limburgse regio's. De betrokken partijen wensen de goede samenwerking tussen Rijk en regio op dit vlak langjarig en structureel voort te zetten en te verstevigen.

Op het BO Leefomgeving Zuid zijn ook de twee NOVI-gebieden in Zuid-Nederland besproken, namelijk De Peel en Zuid-Limburg.

BO Leefomgeving Noord (17 mei 2021)

Op het BOL Noord lichtte de regio het eerste deel van het Deltaplan Noord-Nederland toe, de Bouwstenen voor het Deltaplan. De bouwstenen zijn het ambitieuze aanbod van de regio aan het Rijk voor het Deltaplan en bevatten een integraal plan dat bestaat uit het inpassen van 220.000 extra woningen tot 2040 (bovenop de autonome groei van 100.000 woningen) en het versterken van de economische clusters in Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland. Gefaciliteerd door forse investeringen in het nationaal spoornetwerk waaronder het aanleggen van de Lelylijn en Nedersaksenlijn en het verbeteren van het bestaande spoor over Zwolle voor € 9,5 miljard. Komende maanden zullen Rijk en regio gezamenlijk onderzoek doen naar de potentie van deze ingrepen wat betreft de ruimtelijke- en sociaal-economische effecten. De (tussentijdse) resultaten van dit vervolgonderzoek voor het Deltaplan, inclusief de reflectie van het expertpanel op de bouwstenen en onderzoeksresultaten, zullen geagendeerd worden op het BO MIRT. De planning van het onderzoek is gericht op tijdige beschikbaarheid van de resultaten ten behoeve de tweede tranche Groeifonds. Tenslotte spraken de partijen af dat de energietransitie, klimaatadaptatie en waterbeheer belangrijke randvoorwaarden zijn voor de nadere uitwerking van het Deltaplan. Met de verdere uitwerking van het Deltaplan geven regio en Rijk invulling aan de moties Amhouch⁵² en Terpstra⁵³ en de BO MIRT afspraken op dit punt.

Afgelopen jaar hebben Rijk en regio samengewerkt aan de Omgevingsagenda Noord. Om de gezamenlijke opgaven in beeld te brengen en samenwerkingsafspraken te formuleren zijn zogenoemde werkplaatsen georganiseerd. Op het BOL Noord spraken Rijk en regio af dat een eerste versie van de Omgevingsagenda Noord in het BO MIRT van najaar 2021 wordt besproken, om vervolgens ter vaststelling voor te leggen bij de bevoegd gezagen. Ook zijn de resultaten van twee werkplaatsen toegelicht, namelijk 'Drentsche Aa/Hoge Zandgronden' over het klimaatadaptief inrichten van het landelijk gebied en 'Wijkvernieuwing en transformatie' over de noordelijke context van deze transformatieopgave. De conclusies uit de werkplaats worden meegenomen in de Omgevingsagenda van Noord-Nederland. Met de vaststelling van het Plan van Aanpak NOVI-gebied Groningen wordt Groningen definitief aangewezen als NOVI-gebied.

Regio en Rijk hebben eveneens gewerkt aan de Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen. De verstedelijkingsstrategie bevat een plan voor integrale regionale ontwikkeling met voldoende woningbouwplannen (circa 42.000 woningen tot 2040), met bijpassende ontwikkelingen in werk, voorzieningen en

⁵² Kamerstuk 35 570-A, nr. 27

⁵³ Kamerstuk 35 570-VII, nr. 52

mobiliteit. In het BO MIRT 2021 bespreken Rijk en regio de definitieve verstedelijkingsstrategie en het verstedelijkingsakkoord. Dat akkoord bevat een beeld en afspraken over wat nodig is om de strategie te realiseren.

BO Leefomgeving Oost (20 mei 2021)

Om de verstedelijkingsopgave in Zwolle en Kampen te kunnen bewerkstelligen zijn door het Rijk, provincie Overijssel en de gemeenten Zwolle en Kampen afspraken gemaakt om de voorziene woningbehoefte voor de komende tien jaar al in 2028 gerealiseerd te hebben. Het gaat om circa 14.600 woningen. Daarnaast is stilgestaan bij de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en het MIRT-onderzoek Zwolle en omgeving die momenteel nog in volle gang zijn. De regio staat voor de opgave om in 2040 40.000 woningen te realiseren. Onderzocht wordt bovendien of er een hogere bijdrage aan het nationaal woningtekort geleverd kan worden. In het BO MIRT in het najaar 2021 zal de gewenste ontwikkelrichting voor de verstedelijking en bereikbaarheid en de aanzet voor een bijbehorend adaptief ontwikkelpad richting 2040 besproken worden.

Ook in de regio Arnhem, Nijmegen en Foodvalley ligt een grote verstedelijkingsopgave. Aanleiding voor de verstedelijkingsstrategie is de opgave in het hoge scenario om 40.000 woningen in Foodvalley en 60.000 woningen in Arnhem-Nijmegen toe te voegen tot 2040. De randvoorwaarden om aan deze opgave te voldoen, zijn beschreven in het verstedelijkingsconcept van de Groene Metropool 'Meer landschap, meer stad'. Dit concept dient als basis voor een nadere uitwerking van de verstedelijkingsstrategie en het verstedelijkingsakkoord. Rijk en regio werken in aanloop naar het BO MIRT 2021 een ontwikkelpad op hoofdlijnen uit en spreken af om in het najaar van 2021 een verstedelijkingsakkoord te sluiten. Omdat de regio Foodvalley gedeeltelijk in landsdeel Noordwest ligt, is in dit BOL gesproken over samenhangende vraagstukken. Geïdentificeerd zijn de multimodale corridors A12 en A1 en de integrale opgave in het landelijk gebied.

In beide verstedelijkingsstrategieën wordt het belang van klimaatadaptatie en klimaatbestendigheid erkend en daarom zullen deze opgaven samen met de kwaliteit van de leefomgeving, ruimte voor economische ontwikkeling, kringlooplandbouw en energie hierin een prominente plek krijgen. Met betrekking tot de Omgevingsagenda-Oost hebben Rijk en de regio afgesproken dat zij de opgave Achterhoek toevoegen aan de Omgevingsagenda Oost-Nederland door middel van het vaststellen van een addendum. De gezamenlijke aanpak tussen Rijk en regio voorziet in het combineren van de ruimtelijk-economische agenda van de Achterhoek met de op te stellen agenda voor het landelijk gebied.

BO Leefomgeving Zuidwest (26 mei 2021)

Het Rijk en de provincies Zeeland en Zuid-Holland hebben samen de inhoudsopgave van de Omgevingsagenda Zuidwest vastgesteld, met daarin elf gebiedsgerichte opgaven, waaronder de drie NOVI-gebieden. De opgaven voor Zeeland waren in het BOL van vorig jaar reeds vastgesteld. Voor Zuid-Holland is het verbinden en versterken van bestaande Rijk-regio-trajecten leidend. Gestart wordt met de volgende selectie van opgaven: de Ruimtelijk-economische

ontwikkeling van Zuid-Holland, het versterken van de Noordrand van de Delta en de structuurversterking Ports en Corridors. De gezamenlijke opgave Kust en Voordelta richt zich op de Zeeuwse en Hollandse kust en de voordelta. De Omgevingsagenda Zuidwest wordt in het BOL van voorjaar 2022 vastgesteld.

De Omgevingsagenda Zuidwest levert met de Transitie landelijk gebied Zeeland een bijdrage aan het versterken van de samenwerking tussen Rijk en regio als één overheid met maatschappelijke partners. Zeeland hoopt dat het nieuwe Kabinet met voldoende aandacht en ambitie in het landelijk gebied aan de slag gaat. Het Rijk en Zeeland zetten de gebiedsgerichte samenwerking voort en nemen de aanbevelingen voor de uitwerking van het Nationaal Programma Landelijk Gebied mee.

Rijk en regio Zuid-Holland spreken opnieuw uit dat de Verstedelijkingsstrategie van Zuid-Holland inzet op zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij bestaand hoogwaardig openbaar vervoer bouwen (200.000-230.000 woningen tot 2030). De regio Zuid-Holland wijst er op dat investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer en woningbouw randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van deze verstedelijkingsstrategie. De provincie Zuid-Holland doet een onderzoek naar de brede maatschappelijke kosten en baten van binnen- en buitenstedelijke locaties. De te maken keuzes worden geagendeerd op het eerstvolgende BO Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland (na de zomer).

Evenals in het BO Noordwest is in dit BO besproken - in het kader van het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) - dat de Schaa sprong MOVV in de Zuidelijke Randstad langs de Oude Lijn een transitie vraagt van een projectgerichte financiering naar gezamenlijke en adaptieve, meerjarige, programmatische bekostiging (verstedelijking en mobiliteit). Dit geeft meer zekerheid over uitvoering in de komende jaren en gelegenheid tot adaptiever plannen.

Het Nationaal Groeifonds (NGF) heeft een reservering van 1 miljard euro voor MOVV opgenomen, die onder voorwaarde van onder andere co-financiering omgezet kan worden in een definitieve bestemming. De samenwerkende partijen binnen MoVe werken aan de uitwerking van het plan en bijbehorende maatschappelijke kosten-batenanalyse. Over het vervolg, naar aanleiding van de besluitvorming dit voorjaar over het NGF, wordt een bestuurlijk overleg gepland.

Bij de voorbereiding van de startbeslissing Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn zal door de Verstedelijkingsalliantie en betrokken partijen van programma MoVe gezamenlijk worden onderzocht hoe deze verrijkt kan worden met verstedelijkingsafspraken. Hierbij zal nader worden ingegaan op: woningbouwprogrammering, ruimtelijk flankerend beleid (waaronder parkeerbeleid en ontwerpprincipes) en milieucontouren (binnen wettelijke kaders) met bijbehorende instrumenten. In het BO MIRT najaar 2021 zal daartoe een voorstel worden gedaan.

Het Rijk en de regio Zuid-Holland spreken de intentie uit om op het BO MIRT najaar 2021 besluiten te nemen over het oprichten van toekomstige bouw hubs voor de regio Den Haag en Rotterdam.

Rijk en regio concluderen dat bij veel urgente ruimtelijke projecten in toenemende mate spanning ontstaat waar het gaat om de effecten van stikstof, geluid en externe veiligheid. Dit leidt ertoe dat het realiseren van woningbouw, bereikbaarheid en economische ontwikkelingen complexer wordt. Rijk en regio erkennen de complexiteit. De komende (bestuurlijke) overleggen zullen worden benut om tot nadere afspraken te komen om deze problematiek voortvarend op te pakken. Rijk en regio verkennen de meerwaarde van een integrale, gebiedsgerichte aanpak voor deze problematiek, aanvullend op en gebruikmakend van de lopende landelijke trajecten, projecten en de NOVI-gebieden. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden die de Omgevingsagenda Zuidwest hierbij kan bieden.

Tot slot: recent verschenen rapporten

Daarnaast wil ik uw Kamer graag nog wijzen op twee rapporten die onlangs zijn verschenen en die relevant zijn voor de uitvoering van de NOVI. Op 12 mei 2021 is het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Ruimtelijke Ordening (IBO-RO) aan de Eerste en Tweede Kamer toegezonden⁹. De kabinetsreactie hierop zal echter door het volgende kabinet worden opgesteld. Het IBO-RO richt zich op de algemene governance van de ruimtelijke ordening. Als hoofdlijn adviseert het IBO dat het Rijk per regio op grond van een beperkte set nationale opgaven de doelen en ordenende principes voor de ruimtelijke inrichting vaststelt. Decentrale overheden maken op basis hiervan ruimtelijke keuzes, die worden uitgewerkt in concrete plannen. Sluitstuk is dan het bestuursakkoord tussen Rijk en de regio/provincie, waarin de prestatieafspraken worden vastgelegd en de wijze van monitoring. Volgens het IBO zijn in de zeven verstedelijkingsstrategieën de keuzes al in belangrijke mate gemaakt. Waar het hier vooral om gaat, is het vinden van voldoende middelen om de ruimtelijke keuzes daadwerkelijk te realiseren. In het landelijk gebied valt de aanpak van het Rijk nu nog teveel uiteen in een groot aantal sectorale programma's, die nog niet bij elkaar gebracht worden op een centrale tafel. Bij de RES'en is de bevinding van het IBO dat er sprake is van een strak omlijnd proces, dat echter wel nog een sectorale insteek kent.

In het debat met uw Kamer op 18 juni 2020 over stikstof en natuur, is de regering met de motie Harbers c.s.³² verzocht om de instelling van een studiegroep over de ruimtelijke inrichting van het landelijk gebied. Dit adviesrapport 'Kiezen én delen' is op 12 mei jl. eveneens aangeboden aan de Kamer⁵⁴. De opgaven in het landelijk gebied moeten volgens dit advies samengaan met het toekomstig gebruik. Dit kan door het aanscherpen van doelen en kaders en door het uitwerken en toepassen van inrichtingsprincipes, waarvoor de Studiegroep voorstellen doet. Meervoudig ruimtegebruik is volgens de studiegroep een belangrijk uitgangspunt, maar dit kan niet alle vragen om ruimte

⁵⁴ Kamerstuk 35 334, nr. 141

oplossen. Er zullen ook keuzes worden gemaakt waar functies niet te combineren zijn. De studiegroep adviseert op basis van de voorgestelde inrichtingsprincipes keuzes te maken die richting geven aan het NPLG, dat is aangekondigd in de NOVI.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

Plan van Aanpak North Sea Port District

NOVI



Colofon

Opdrachtgever:

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties & Provincie Zeeland

Opgesteld door:

Arcadis

Grafische vormgeving en illustraties:

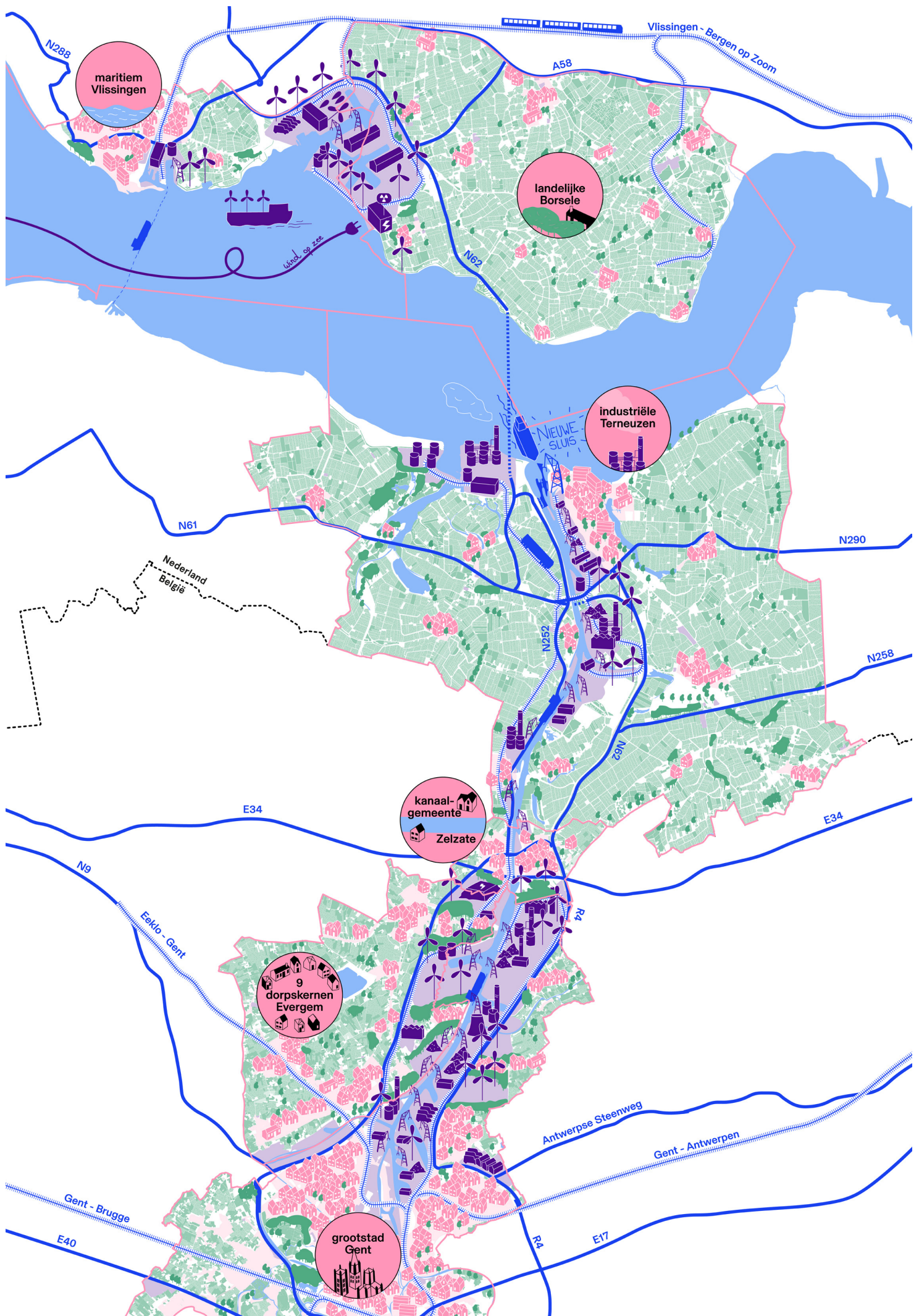
Architecture Workroom Brussels (AWB)

Publicatiedatum:

Maart 2021

Inhoudsopgave

	Inhoudsopgave	3
	Samenvatting	5
1	Analyse en opgave	6
2	Meerwaarde NOVI	10
3	Gebiedsdoelen North Sea Port District	12
4	Uitvoeringsprogramma	17
5	Versterken governance NOVI-gebied North Sea Port District	29
Bijlage	Relevante bestaande en toekomstige beleidskaders, plannen en programma's	30



Samenvatting

Tijdens de Vlaams-Nederlandse Top van 2020 spraken minister-president Jambon en minister-president Rutte hun waardering en steun uit voor het North Sea Port District en zijn Werkagenda. Daarnaast heeft de Nederlandse regering in 2020 de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld en daarin het North Sea Port District aangewezen als voorlopig NOVI-gebied. Als vervolg hierop is dit plan van aanpak opgesteld dat richting geeft aan een langjarige gebiedsgerichte en grensoverschrijdende samenwerking tussen gemeenten, provincies en centrale overheden en met belangrijke regionale partners zoals het grensoverschrijdende havenbedrijf North Sea Port.

Het North Sea Port District is een Vlaams-Nederlandse economische groeiregio in het hart van de EU met een sterke internationale zeehaven, een belangrijk industrieel cluster, een grootstedelijk en hoogopgeleid achterland met unieke natuur. Grote grensoverschrijdende opgaven in energietransitie, circulaire economie, mobiliteit, logistiek & transport, beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten en leefbaarheid vragen verdergaande duurzame eenwording. Deze opgaven kunnen alleen worden aangepakt als alle partijen in de regio én de centrale overheden aan beide zijden van de grens hun krachten bundelen.

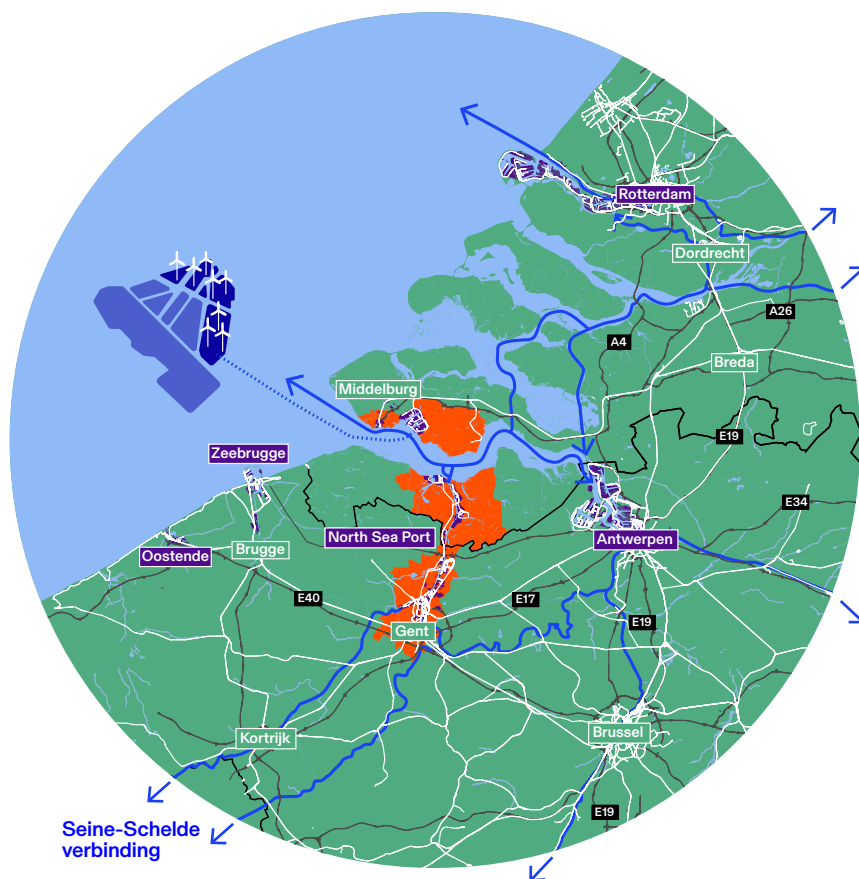
Regio en centrale overheden willen het North Sea Port District grensoverschrijdend versterken langs de lijn van vier gebiedsdoelen en één samenwerkingsdoel; 1) duurzame energie en circulariteit, 2) corridors, verbindingen en toegankelijkheid, 3) huisvesting, arbeidsmarkt en opleidingen 4) aantrekkelijk leeflandschap en tot slot 5) versterken governance tussen regio en centrale overheden. Op deze manier wil North Sea Port District toewerken naar één complementair woon-leef-werkgebied.

De gebiedsdoelen zijn uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma met concrete acties die op het raakvlak liggen van de regio en de centrale overheden en die nog niet anderszins belegd zijn. De acties zijn urgent voor de vier gebiedsdoelen en sluiten aan op het specifieke grensoverschrijdende karakter, de dynamiek en behoefte van het North Sea Port District.

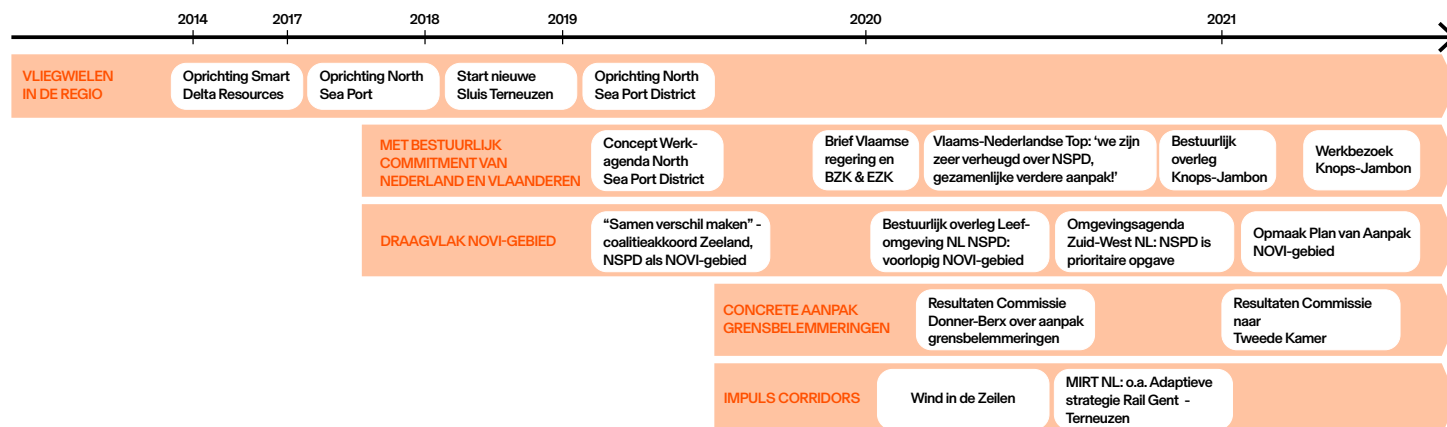
In de komende periode worden nadere afspraken gemaakt over een gebiedsgerichte governance en passende inzet van mensen en middelen.

1 Analyse en opgave

Het North Sea Port District (NSPD) is een Vlaams-Nederlandse economische groeiregio in het hart van de EU met een sterke internationale zeehaven, een belangrijk industrieel cluster, een grootstedelijk en hoogopgeleid achterland met unieke natuur. Grote grensoverschrijdende opgaven in energietransitie, circulaire economie, mobiliteit, logistiek & transport, beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten en leefbaarheid vragen verdergaande duurzame eenwording.



Er is een momentum voor het North Sea Port District als NOVI-gebied!



In 2018 is North Sea Port gefuseerd tot één grensoverschrijdend havenbedrijf dat zich uitstrekt van Gent tot Vlissingen. De (grensoverschrijdende) samenwerking in dit gebied wordt op korte termijn verder versterkt door de formele oprichting van het grensoverschrijdende samenwerkingsverband North Sea Port District. De deelnemende overheden uit Vlaanderen en Nederland (zes gemeenten en twee provincies) hebben daarvoor een brede inhoudelijke werkagenda opgesteld en de juridische vorm van een Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking (BGTS) gekozen. North Sea Port District ligt strategisch aan drie Europese corridors richting Ruhrgebied en Parijs en tussen de economische kerngebieden Vlaamse Ruit en Randstad, en is complementair aan de nabijgelegen havens van Rotterdam en Antwerpen. De ligging aan diep water, de nieuwe zeesluis in Terneuzen en de op termijn sterk verbeterde achterlandverbinding met Parijs bieden een zeer goede ontsluiting via het water.

North Sea Port biedt werkgelegenheid aan 100.000 mensen, groeit hard en is qua toegevoegde waarde de derde haven van Europa. De haven huisvest een internationaal en divers industrieel cluster van kennisintensieve wereldspelers (DOW, Yara, Damen, Ørsted, ArcelorMittal, Volvo Car, Stora Enso etc.) en heeft een grote elektriciteits- en waterstofbehoefte (1/3 van Nederland totaal). Met tot 1.000 ha uitgeefbaar terrein is in het havengebied nog volop ontwikkel- en experimenteerruimte. Het havengebied heeft een unieke mix van aanlanding en onderhoud van windenergie op zee, een kerncentrale, een grote industriële waterstofbehoefte, grote bedrijven die onderling reststromen, energie en warmte uitwisselen en binnenkort waterstofproeffabrieken. Daarmee is de energietransitie en circulaire economie al volop in ontwikkeling. De versnelling van deze transitie is van nationaal belang voor Nederland en Vlaanderen, en van Europees belang, maar loopt tegen grenzen aan. Denk daarbij aan de landsgrens, maar ook aan ontbrekende infrastructuur (boven- en ondergronds).

!!!
onvolledig
netwerk
buisleidingen
en
elektriciteit

high tech
(marine)
scheepsbouw
in Vlissingen

!!!
barrière
Wester-
schelde

3de haven
van EU qua
toegevoegde
waarde

!!!
krapte op
arbeidsmarkt

North Sea
Port =
100.000
arbeids-
plaatsen

!!!
Forse CO2
klimaatdoel-
stelling

1/3 van
Nederlandse
industriële
waterstof-
behoefte

!!!
hinder versus
leefbaarheid

tot 1000 ha
uitgeefbaar
haventerrein

Vlissingen:
ligging aan
diep water

aanlanding van
wind op zee

kerncentrale van
Borsele

!!!
ontgroening en
vergrijzing van
bevolking

Smart Delta
Resources

verbinding naar
Parijs wordt beter

!!!
matige woon-
kwaliteit en
-aanbod

grensover-
schrijdend
havenbedrijf

!!!
niveau
voor-
zieningen
onder druk

nieuwe
zeesluis naar
Gent
en Parijs in
Terneuzen

rust, ruimte
en betaalbare
woningen in
Zeeland

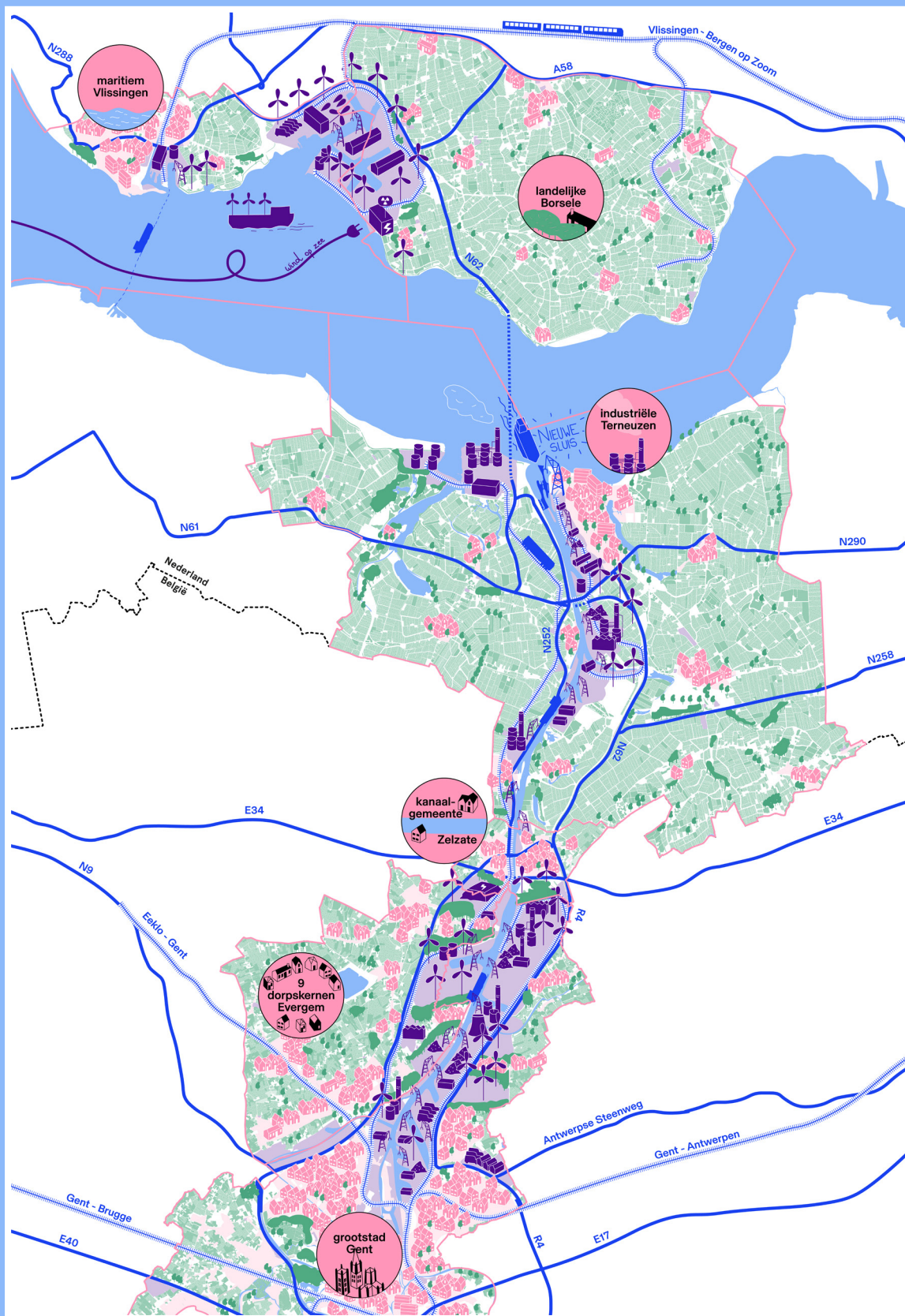
!!!
spoorlijn
Gent -
Terneuzen
onvoldoende

internationaal
en divers
industriële
cluster

!!!
stikstof
problematiek

talrijke
kennis-
instellingen

!!!
schaars
zoetwater-
aanbod



!!!
grensbarrière
experimenteerruimte

jong en groeiend
Gent

gelegen aan drie
Europese corridors

!!!
wateroverlast
en -droogte

sterk economisch
weefsel

hoogopgeleid
milieu in Gent

Het District bestaat uit complementaire gebieden: de maritieme stad Vlissingen met high tech (marine) scheepsbouw, het landelijke Borsele met de aanlanding van wind op zee en de kerncentrale, het industriële Terneuzen met de zeesluis naar Gent en Parijs, de rust, ruimte en de betaalbare woningen van de kanaal-dorpen van de gemeente Terneuzen, van het centraal gelegen Zelzate en van Evergem met zijn negen dorpen in een gekoesterd open landschap. En de bruisende grootstad Gent met haar talrijke kennisinstellingen (o.a. aanwezigheid van de universiteit) en een sterk economisch weefsel (o.a. groot havenindustriële complex en start ups).

In grote delen van het District is de woonkwaliteit en het -aanbod matig, staat het voorzieningenniveau onder druk en is er krapte op de arbeidsmarkt die onder meer vanwege de vergrijzing en ontgroening van de bevolking én de groei van de haven snel toeneemt. Het havengebied en de ontsluitende infrastructuur zorgen plaatselijk voor hinder. In en rond dit gebied speelt eveneens de stikstofproblematiek, waarbij verschillen tussen Vlaams en Nederlands beleid tot aanvullende complexiteit kunnen leiden. Daarnaast heeft het gebied met de CO₂ uitstoot, vergelijkbaar met de havens van Antwerpen en Rotterdam, een forse klimaatdoelstelling. Door klimaatverandering komen wateroverlast en droogte vaker voor, de beschikbaarheid van voldoende zoetwater is een grote uitdaging in deze regio.

Als het District zich verder ontwikkelt tot één complementair woon-leef-werk-gebied kunnen deze opgaven beter worden aangepakt. Zo heeft Gent, en ook Evergem, een forse huishoudensgroei en relatief jonge bevolking en kennen Vlissingen, Borsele en Terneuzen een geringe huishoudensgroei en relatief oude bevolking. Dit verschil biedt kansen aan weerszijden van de grens voor de leefbaarheid en voor het aantrekken en behouden van werknemers. Dat vraagt een verbeterde woon- en leefkwaliteit, bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid, vermindering van hinder en opheffing van grensbelemmeringen.

De opgaven in het District zijn onderling samenhangend, grensoverschrijdend en vragen samenwerking tussen de regio en de centrale overheden in Vlaanderen en Nederland. De minister-presidenten Jambon en Rutte hebben op de Vlaams-Nederlandse Top eind 2020 hun waardering uitgesproken voor deze regionale grensoverschrijdende samenwerking en hun steun toegezegd aan de Werkagenda van het North Sea Port District die in 2019 door de acht aandeelhoudende overheden is samengesteld en de gezamenlijke ambities en eerste acties voor de grensoverschrijdende samenwerking bevat.

2 Meerwaarde NOVI

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) heeft het Nederlandse kabinet acht NOVI-gebieden aangewezen. NOVI-gebieden kennen grote integrale opgaves/transities die essentieel zijn voor Nederland, waarbij samenwerking Rijk-regio en verder denken dan bestaande kaders mogelijk noodzakelijk is, met toegevoegde waarde ten opzichte van de huidige inzet.

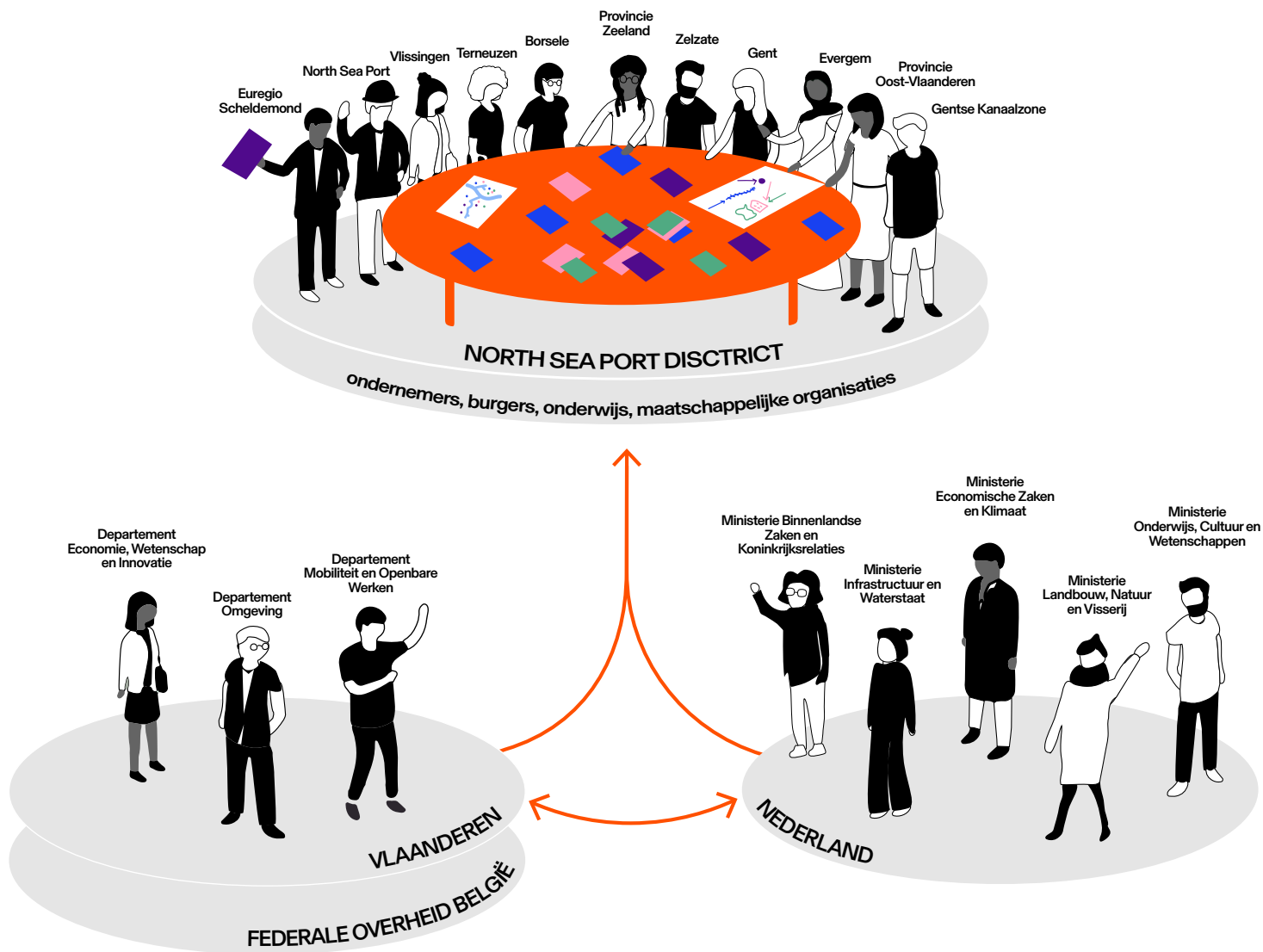
De status van NOVI-gebied helpt om de bestuurlijke toezegging op de Nederlands-Vlaamse Top 2020 concreet te maken en daarmee bij te dragen aan:

- Verbeteren van de grensoverschrijdende samenwerking;
- Versterken van de internationale concurrentiekracht en duurzame groei van het havenindustriële complex en de bredere economische omgeving
- Versnellen van grote transitie opgaven in Nederland en Vlaanderen zoals de energietransitie en de circulaire economie, duurzame mobiliteit en klimaatadaptatie;
- Versterken van de grensoverschrijdende samenhang en kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

De Nederlandse regering wil, samen met de Vlaamse en de Federale Belgische regering, de intensieve regionale grensoverschrijdende samenwerking steunen en versterken met een structurele en gebiedsgerichte betrokkenheid door:

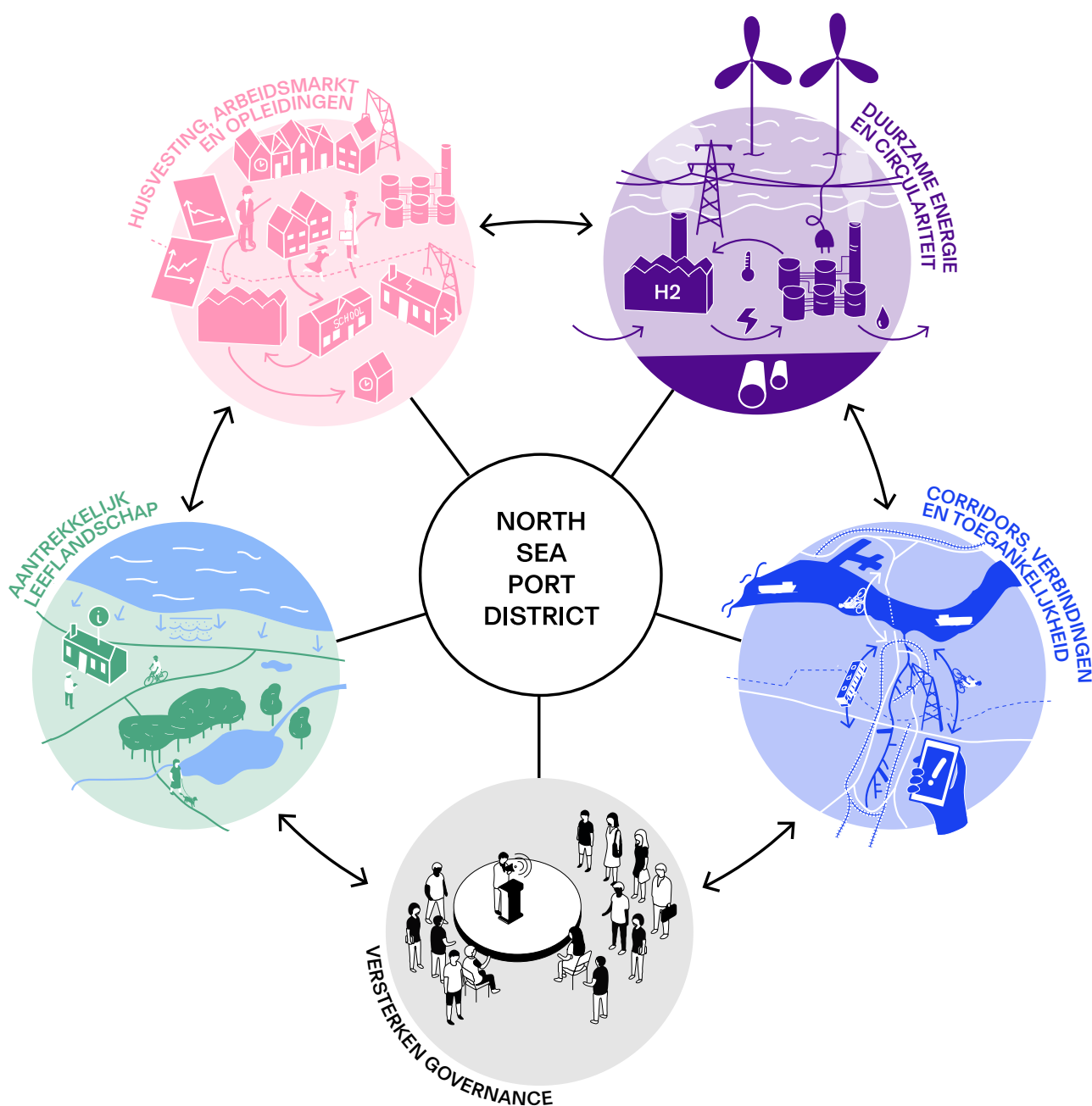
- Gebiedsgericht integreren: gezamenlijke coördinatie en samenwerking van lokale, regionale en centrale overheden op integrale boven-sectorale opgaven (bijvoorbeeld energietransitie, infrastructuurontwikkeling en leefbaarheid in samenhang met de havenontwikkeling) waardoor kansen benut en knelpunten opgelost worden met elkaar.
- Grensoverschrijdend aanjagen: met een gedeelde bestuurlijke focus (besluitvorming over) projecten en procedures versnellen (bijvoorbeeld ontbrekende buisleidingen en spoorverbindingen), beter bijeenbrengen van financiering (regio, centrale overheden en EU), afstemmen van regelgeving en opschalen van succesvolle proefprojecten.

Betrokken partijen bij dit plan van aanpak



3 Gebiedsdoelen North Sea Port District

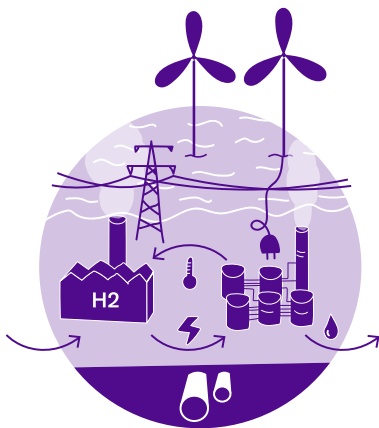
Regio en centrale overheden willen het North Sea Port District grensoverschrijdend versterken langs de lijn van vier gebiedsdoelen en één samenwerkingsdoel.



DUURZAME ENERGIE EN CIRCULARITEIT

De energietransitie en de circulaire economie in Nederland en Vlaanderen versterken door de sterke positie van het District uit te bouwen in de combinatie van:

- Besparen en uitwisselen van reststromen, energie, warmte en zoet water;
- Duurzame productie van waterstof;
- Aanlanding en onderhoud van wind op zee;
- Ontwikkeling naar CO₂-neutrale productieprocessen (en transport) inclusief duurzame elektrificatie van de industrie.



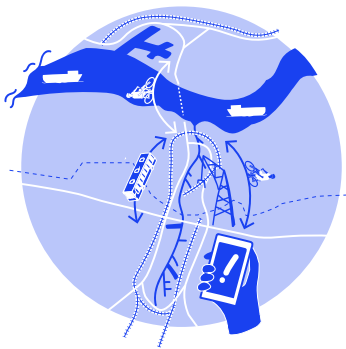
Dit wordt bereikt door als één overheid, Nederlandse en Vlaamse gemeenten, provincies en departementen, met North Sea Port en bedrijfsleven richting te geven, door te pakken en te investeren op:

- een passende en tijdige hoofdinfrastructuur, oftewel een backbone met 380kV, buisleidingen en opslag voor CO₂, waterstof, restgassen, warmte-uitwisseling en overige benodigde verbindingen voor energietransitie en circulariteit;
- afgestemd op de duurzame haven-industriële ontwikkeling en bijbehorende energievraag en richtinggevend voor toekomstig vestigingsbeleid (havenecosysteem);
- rekening houdend met de binationale ligging die soms extra inspanningen vergt om een gelijke uitgangspositie te creëren met andere regio's;
- goed ingepast in de omgeving en passend binnen het natuur- en stikstofbeleid;
- daarvoor grensoverschrijdende regelruimte en samenwerking organiseren.

Overheden en North Sea Port sluiten hierbij zoveel mogelijk aan op goed lopende en resultaatgerichte publiek-private samenwerkingen als Smart Delta Resources.

CORRIDORS, VERBINDINGEN EN TOEGANKELIJKHEID

De ligging aan internationale goederencorridors en de groeisprong in de bereikbaarheid via water (zeesluis Terneuzen, Seine-Schelde verbinding naar Parijs) benutten en uitbouwen door het goederenvervoer (weg, water en spoor) grensoverschrijdend, multimodaal en digitaal te versterken, lokaal te vertakken en in te passen en de integratie van wonen en werken in het District versnellen door de duurzame personenmobiliteit te versterken in de vorm van betere fietsverbindingen en grensoverschrijdend openbaar vervoer (inclusief personentrein en vormen van autonoom personenvervoer).



Dit wordt bereikt door als één overheid, Nederlandse en Vlaamse gemeenten, provincies en departementen, met North Sea Port, bedrijfsleven en vervoerspartners richting te geven, door te pakken en te investeren op:

- ontbrekende schakels goederenspoor (Gent-Terneuzen, VeZa-boog);
- een toekomstbestendig en veilig goederenvervoersysteem (veiligheid scheepvaart (in relatie tot toekomstige groei vaarbewegingen) optimaliseren logistieke stromen (o.a. Goederenvervoercorridor Zuid), digitalisering, havenveiligheid, smart logistics & mobility (o.a. autonoom rijden en varen), corridorknopen met vrachtwagenhubs);
- goede inpassing en beperken omgevingsoverlast van goederenvervoer (o.a. walstroom, externe veiligheid en geluid, (fijn)stof- en geuroverlast, vrachtwagenparkeren);
- grensoverschrijdend openbaar vervoer (mobihubs en hoppinpunten (VL)/ Mobility as a Service (NL en VL), (water)bus, personentrein) en fietsverbindingen;
- het versterken van de verbinding onder (of over) de Westerschelde;
- grensoverschrijdende regelruimte en samenwerking te organiseren, incl. Natuurwetgeving (o.a. Natura 2000 en stikstofaankpak) als belangrijke randvoorwaarde voor havenuitbreiding en infrastructuur.

HUISVESTING, ARBEIDSMARKT EN OPLEIDINGEN

Het District ontwikkelen tot één complementair woon-leef werkgebied zodat de diverse deelgebieden elkaar grens- en Westerschelde overschrijdend versterken wat betreft kwaliteitsvolle woon- en leefkwaliteit, onderwijs, kennisontwikkeling en arbeidsmarkt.

Dit wordt bereikt door als één overheid, Nederlandse en Vlaamse gemeenten, provincies en departementen, met North Sea Port, bedrijfsleven en vervoerspartners richting te geven, door te pakken en te investeren op:

- het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit gericht op:
 - het verbeteren, transformeren en verduurzamen van het woningaanbod (kwalitatief en kwantitatief) in grote delen van het gebied;
 - een bereikbaar, complementair en afgestemd voorzieningenaanbod;
 - het verminderen en voorkomen van hinder o.a. vanwege haven en infra-uitbreiding;
 - realisatie van aantrekkelijke centra (prioriteit voor Terneuzen, Zelzate en Vlissingen als verbindende schakel in het district met ondermaats centrum);
- waarbij woning- en voorzieningenaanbod niet alleen op de eigen behoefte, maar ook op de (toekomstige) arbeidsmarktbehoefte (inclusief internationale werknemers) en op de behoefte in de rest van het District (groeiregio Gent) is afgestemd, in samenhang met een passende personenmobiliteit (o.a. OV-verbindingen, zoals de treinverbinding tussen Gent en Terneuzen (L204)).
- arbeidsvraag en -aanbod, onderwijs, kennisontwikkeling (inclusief broedplaatsen) grens- en Westerschelde overschrijdend verbinden.



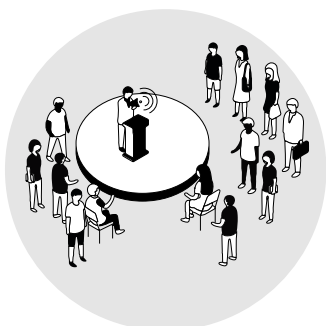
AANTREKKELIJK LEEFLANDSCHAP



Natuur, zoetwater, landschap, recreatie en erfgoed klimaatadaptief versterken als basis voor een goede en kernversterkende woon- en leefomgeving van bestaande en toekomstige inwoners en werknemers, en als tegenhanger voor een intensievere benutting van het havengebied. Daarnaast blijvend en grensoverschrijdend sturen op een zoetwaterstrategie die de ecologisch-landschappelijke én de economische belangen dient.

Dit wordt bereikt door als één overheid, Nederlandse en Vlaamse gemeenten, provincies en departementen, met maatschappelijke partners (o.a. natuurbeheerders), kennisinstellingen, bedrijfsleven en burgers richting geven, doorpakken en investeren op een robuuste structuur van natuur, water en recreatie met behoud van de eigen identiteit en het karakteristiek landschap en erfgoed. Waarbij natuurversterking ook helpt als onderdeel van de stikstofaanpak.

VERSTERKEN GOVERNANCE TUSSEN REGIO EN CENTRALE OVERHEDEN



Deze vier gebiedsdoelen sluiten aan op de regionale Werkagenda van North Sea Port District. Dit plan van aanpak voor NOVI-gebied North Sea Port District beoogt die Werkagenda te ondersteunen door de Nederlandse en Vlaamse vakdepartementen waar nodig te betrekken bij een voortvarende aanpak van de omvangrijke opgaven in het North Sea Port District.

Daarom is een randvoorwaardelijk doel het organiseren van een governance zodat de Nederlandse en Vlaamse vakdepartementen langjarig participeren in de gebiedsgerichte aanpak van het North Sea Port District. Betrokken vakdepartementen zijn in ieder geval: de Nederlandse ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Economische Zaken en Klimaat, Infrastructuur en Waterstaat, Landbouw, Natuur en Visserij en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en de Vlaamse departementen van Omgeving, Mobiliteit en Openbare Werken en Economie, Wetenschap en Innovatie.

4 Uitvoeringsprogramma

De gebiedsdoelen voor North Sea Port District bestrijken een breed palet aan opgaven die elkaar versterken. Er gebeurt al veel op elk gebiedsdoel. De winst van NOVI zit in een samenhangende aanpak met focus en toegevoegde waarde ten opzichte van wat er al gebeurt. Liever een paar concrete resultaten dan alles een beetje en veel overleg.

In het NOVI Uitvoeringsprogramma North Sea Port District focussen we daarom op opgaven:

- die op het raakvlak liggen van de regio en de centrale overheden;
- die urgent zijn voor de vier gebiedsdoelen en die aansluiten op het specifieke karakter, de dynamiek en behoefte van de regio;
- die tot concrete resultaten leiden (projecten, afspraken, regelgeving);
- en die nog niet anderszins belegd zijn.

Bestaande beleidskaders, plannen en programma's (zie bijlage) vormen het vertrekpunt voor dit uitvoeringsprogramma en de lopende onderzoeken en projecten (denk aan MIRT-trajecten) blijven onverkort doorlopen. Waar nodig worden bestaande en toekomstige trajecten intensiever inhoudelijk, planmatig en procesmatig afgestemd: overheidscoördinatie tussen lokale, regionale en centrale overheden, tussen vakdepartementen, aan beide zijden van de grens.

Om de gebiedsdoelen te realiseren is het uitvoeringsprogramma NOVI-gebied North Sea Port District opgesteld. In de komende periode wordt dit uitvoeringsprogramma gezamenlijk en grensoverschrijdend verder geprioriteerd en gefaseerd. Het uitvoeringsprogramma bestaat uit een aantal actielijnen met concrete acties die globaal in de tijd zijn gezet:

- 4A Gebiedsgericht integreren: verbinden gebiedsdoelen
- 4B Flankerend beleid
- 4C Routekaart besluitvorming en investeringsprogramma
- 4D Versnellen grensoverschrijdende samenwerking
- 4E Experimenteren en opschalen
- 4F Positioneren: North Sea Port District op de kaart
- 4G Ontwikkelen regionale investeringsagenda

2021

2022

4A GEBIEDSGERICHT INTEGREREN: VERBINDEN GEBIEDSDOELEN

Afstemming en versnelling onder
en bovengrondse infrastructuur

Integreren resultaten goe
Zuid, Havenstrategie & C

Ontwikkelen grensoverschrijdende
huisvesting en mobiliteitsstrategie

Gebiedsb
historisch

4B FLANKEREND BELEID

NO₂

Stikstofopgave NSPD tbv casus
NL-VL stikstofaanpak

4C ROUTEKAART BESLUITVORMING EN INVESTERINGSPROGRAMMA

In beeld brengen investeringsbesluiten en
randvoorwaarden komende 5 -10 jaar



Samen prio
wat nodig is
besluiten

4D VERSNELLEN GRENDOVER- SCHRIJDENDE SAMENWERKING

Prioriteren op te heffen
grensbelemmeringen

Toepassen Donner/ Berx
op Rail Gent Terneuzen en
buisleidingen

Bestuurlijke schakel
conform Donner/Berx

Definitie als proefregio voor
implementatie Donner/Berx

Organiseren toegang tot
juridische expertise

4E EXPERIMENTEREN EN OPSCHALEN

Subsidiescan op basis van input
van alle betrokken ministeries,
incl benutten korte termijn
kansen (bijv. walstroom)

Demoprojecten i.h.k.v.
Werkagenda

4F POSITIONEREN: NORTH SEA PORT DISTRICT OP DE KAART

Gezamenlijke EU
subsidie-strategie

One-pager North
Sea Port District

Communicatie
oprichting BGTS

4G ONTWIKKELEN REGIONALE INVESTERINGSAGENDA

'Go' BOL

Versterken governance

Ontwikkelen regionale Investeringsagenda

derencorridor
lustering Energie

Demoprojecten i.h.k.v. Werkagenda

Implementatie grensoverschrijdende
strategie huisvesting en mobiliteit

biografie cultureel-
erfgoed

Ontwikkelen grensoverschrijdende
groen blauwe structuur

Implementatie grensoverschrijdende
landschapsversterking

Implementatie onder- en bovengrondse
infrastructuur

Stikstofaanpak
grensoverschrijdend

Zoetwaterstrategie
grensoverschrijdend

riteren en bepalen
s om te kunnen

Jaarlijkse evaluatie en actualisatie

Brede implementatie advies Don-
ner/ Berx: opheffen belemmeringen,
versnellen projecten

Verbeteren grensoverschrijdende
datamonitoring (tbv vier gebieds-
doelen)

Doorontwikkelen en opschalen van succesvolle (proef)projecten
zoals Central Gate etc.

Verkbezoek oa
Knops Jambon

koppelen EU
relatie netwerk

Kandidatuur Gent (e.o.)
Europese Culturele Hoofdstad

Eventueel opzetten Voluntary
Local Review Sustainable
Development Goals op niveau
van North Sea Port District

Evaluatie en bijstelling PVA

Evaluatie en bijstelling PVA

'22 Vlaams-Nederlandse Top

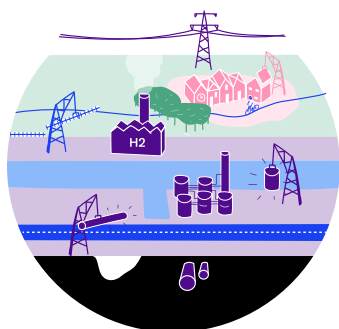
'24 Vlaams Nederlandse Top

4A GEBIEDSGERICHT INTEGREREN: VERBINDEN GEBIEDSDOELEN

De Regio (provincies en gemeenten) en de centrale overheden versterken de gebiedsgerichte en boven sectorale coördinatie in het North Sea Port District door voor essentiële opgaven in de fysieke leefomgeving gezamenlijk het beeld van huidige en toekomstige ontwikkelingen te completeren, en te bekijken waar versterking en versnelling mogelijk is. In eerste instantie wordt gefocust op drie kernopgaven inclusief de belangrijkste dwarsverbanden.

Actie 1

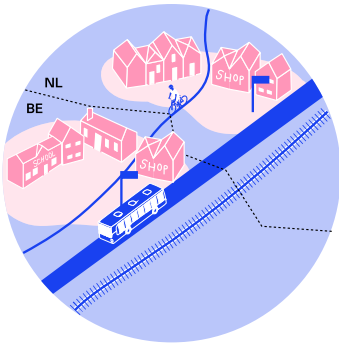
Passende, tijdige en veilige bovenregionale onder- en bovengrondse infrastructuur in relatie tot havenontwikkeling, energie- en vervoersvraag, landschap, stedelijkheid, circulariteit, water en effecten op natuur en leefbaarheid.



Hoe: aansluiten op lopende trajecten en besluitvorming zoals onderzoek 380kV, intentieovereenkomst Rail Gent-Terneuzen, Mirt-onderzoek Goederencorridor Zuid, aanstaande Havenstrategie North Sea Port en Cluster Energiestrategie Smart Delta Resources. Van daaruit inventarisatie benodigde aanvullende infrastructurele investeringen (o.a. buisleidingen, VeZa-boog) en randvoorwaarden (o.a. veiligheid, digitalisering). Bekijken waar versnelling en versterking nodig is en dat in gang zetten. Denk aan ontwerp onderzoek, verkennen bijeenbrengen benodigde financiering, grensoverschrijdende besluitvorming, gebiedsgerichte inpassing en compensatie, en beter monitoren en verbinden van vraag en aanbod van bijvoorbeeld elektriciteit, warmte of zoet water. De uiteindelijke besluiten worden genomen in de daartoe bestemde gremia (in Nederland veelal MIRT en MIEK). Regio en centrale overheden trekken dit samen.

Actie 2

Grensoverschrijdende verstedelijkings- en mobiliteitstrategie met toegang tot basisvoorzieningenniveau.

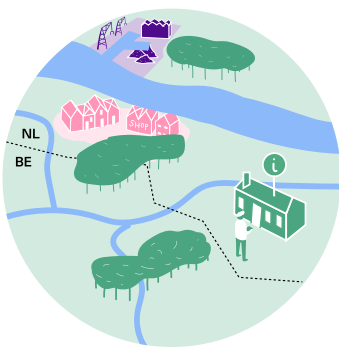


Hoe: inzoomen op North Sea Port District en Woonagenda Zeeland en Grenslandagenda verbinden met Vlaamse aanpak. Eerste stap is grensoverschrijdend bijeenbrengen van data (grensoverschrijdende woon- en voorzieningenmonitor) en onderzoeken van mogelijkheden voor een beter georganiseerd openbaar vervoer op korte termijn. Gezamenlijk onderzoek naar kwaliteitsvol wonen met passende mobiliteit (kwalitatief en kwantitatief woningaanbod en vraag (met bijzondere aandacht voor internationale werknemers en accommodatie groei Gent)), herstructurering en nieuwbouwopgave, mobiliteitsontwikkeling en toegang tot basisvoorzieningen (o.a. onderwijs, zorg).

De Regio en centrale overheden trekken dit samen. Support van centrale overheden vindt plaats door: faciliteren grensoverschrijdend wonen en werken, inbreng kennis, cofinanciering van onderzoek, herstructureringsopgave en hulp bij opzetten openbaar vervoer (bijv. Nederlandse Volkshuisvestingsfonds, grensoverschrijdend openbaar vervoer).

Actie 3

Ontwikkelvisie grensoverstijgende groen-blauwe structuur die natuur, landschap, water, recreatie en erfgoed klimaatadaptief versterkt als basis voor een goede woon- en leefomgeving van inwoners en toekomstige werknemers en als tegenhanger voor een intensievere benutting van het havengebied.



Hoe: ontwerpend onderzoek als onderdeel van de Werkagenda.

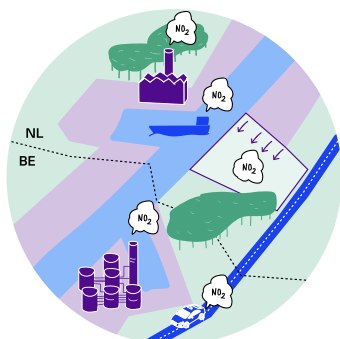
De Regio is trekker en werkt samen met onder andere Waterschappen, Scheldec commissie, Rijkswaterstaat, Deltaprogramma IenW (Klimaatadaptatie) en natuurorganisaties. Support van centrale overheden door: cultuurhistorische gebiedsbiografie als input te geven (vanuit het Nederlandse OC&W) en waar mogelijk grensoverschrijdende oplossingen te faciliteren (natuurcompensatie, stikstofaanpak, zoetwaterstrategie (zie flankerend beleid) etc., eventueel cofinanciering vanuit de centrale overheden voor bijvoorbeeld natuurontwikkeling en klimaatadaptatie).

4B FLANKEREND BELEID

Een goed afgestemde stikstofaanpak en een grensoverschrijdende zoetwaterstrategie zijn randvoorwaardelijk voor een duurzame en voortvarende ontwikkeling van het North Sea Port District.

Actie 1

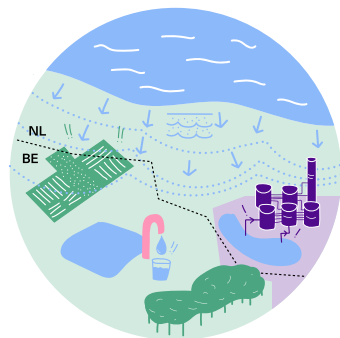
Stikstofaanpak: deze aanpak is nodig als randvoorwaarde voor uitbreiding en versterking van haven, industrie en corridors om vergunningverlening mogelijk te maken. Kenmerkend voor dit district is de relatief grote stikstofuitstoot van scheepvaart en industrie, de grensoverschrijdende stikstofdepositie en de geringe compensatiemogelijkheden vanwege het ontbreken van intensieve veehouderij. Eventuele verschillen in nationale beleidskaders voor de aanpak van stikstofuitstoot en compensatiemogelijkheden kunnen beperkingen opleveren voor de ontwikkeling van dit grensoverschrijdende NOVI-gebied.



Hoe: eerste stap is de gebiedsgerichte stikstofopgave nader definiëren en verkennen of North Sea Port District als casus ingebracht kan worden voor de lopende Nederlands-Vlaamse samenwerking op het gebied van stikstof. Aansluitend daarbij oplossingsmogelijkheden onderzoeken binnen de gebiedsgerichte aanpak in Nederland en de stikstofaanpak van Vlaanderen die op dit moment wordt doorontwikkeld.

Actie 2

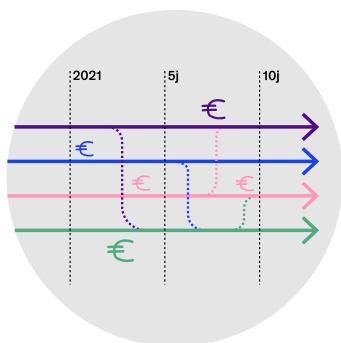
Zoetwaterstrategie: het beschikbaar houden van voldoende zoetwater en het beperken van verzilting is belangrijk voor natuur en landbouw maar ook voor industrieel gebruik (bijv. Dow, Yara Sluiskil). Daarnaast komt de drinkwaterproductie in Evergem in het gedrang. Vanwege klimaatverandering (extremere droogte, daling van de grondwatertafel) en de nieuwe zeesluis is de urgentie voor een robuuste grensoverschrijdende zoetwaterstrategie toegenomen.



Hoe: aansluiten op het initiatief van de provincie Zeeland die als opvolger van het interprovinciale Grenswerk werkt aan een grensoverschrijdende zoetwaterstrategie. Daarbij voortbouwen op de bestaande regionale samenwerking (o.a. Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie, Werkgroep Kanaal Gent Terneuzen -droogte). Desgewenst voor het North Sea Port District verdiepen op een industriële zoetwaterstrategie.

4C ROUTEKAART BESLUITVORMING EN INVESTERINGS-PROGRAMMA

Regio en centrale overheden brengen in 2021 de benodigde besluiten in beeld die de komende 5-10 jaar randvoorwaardelijk zijn voor het bereiken van de vier omschreven gebiedsdoelen.



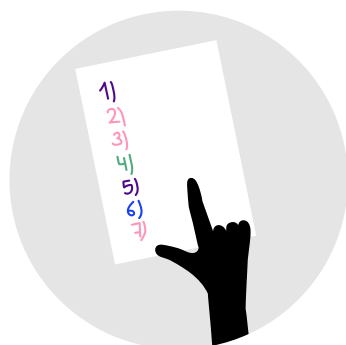
Denk aan het investerings- en tracébesluiten voor Rail Gent Terneuzen, een 380kV-verbinding tussen Borssele en Zeeuws-Vlaanderen, investerings- en planologische besluiten over de ondergrondse buisleidingen-backbone en een gezamenlijke stikstofaanpak om uitbreiding van haven en infrastructuur mogelijk te maken. De besluiten worden in overleg geprioriteerd en indicatief in de tijd gezet op basis van doelbereik van de vier gebiedsdoelen, samenhang en urgentie. Per besluit bespreken de regio, Nederland en Vlaanderen/België wat er grofweg nodig is om de besluiten te kunnen nemen en wie welke rol daarin pakt. Denk aan onderzoek, het organiseren van financiering (ook EU), afstemmen van procedures, opheffen van grensbelemmeringen en raakvlakken met andere besluiten.

De besluitvormingsplanning met onderliggende afspraken wordt jaarlijks geëvalueerd en geactualiseerd en tweejaarlijks geagendeerd op de Vlaams-Nederlandse Top.

4D VERSNELLEN GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

Grensoverschrijdende samenwerking is de sleutel tot verdere duurzame groei van het North Sea Port District. De praktijk leert dat verdergaande samenwerking telkens weer nieuwe grensbelemmeringen blootlegt. Om die grensbelemmeringen aan te pakken is een structurele ondersteunende structuur nodig vanuit de centrale overheden en de regio.

Het recente advies van Donner-Berx biedt concrete handvatten om de grensoverschrijdende samenwerking te versnellen. Onderstaande acties vertalen de aanbevelingen van Donner-Berx in concrete stappen op het niveau van het North Sea Port District.



Actie 1

Prioriteren van op te heffen grensbelemmeringen

North Sea Port District en North Sea Port benoemen en concretiseren de belangrijkste belemmeringen (bijv. 5 tot 7) voor het bereiken van de gebiedsdoelen en uitvoeringsacties. Daarbij wordt voortgebouwd op eerdere inventarisaties. Denk aan: transport afvalstoffen binnen het havengebied of belastingen en sociale zekerheid bij grensoverschrijdend werken en wonen.



Actie 2

North Sea Port District als proefregio voor implementatie Donner-Berx

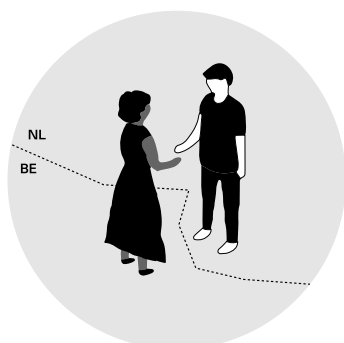
Het stappenplan 'Niet aanpassen, maar afwijken' wordt als methodiek toegepast en de 22 aanbevelingen met betrekking tot grensoverschrijdende infrastructuurontwikkeling worden waar mogelijk geïmplementeerd bij actuele projecten als Rail Gent-Terneuzen, aanleg buisleidingen en aanleg 380kV en bij de voorbereiding van nieuwe projecten. Het gaat bijvoorbeeld over: gezamenlijk prioriteren van investeringen, alle MKBA's op basis van kosten en baten aan weerszijden van de grens, bij start een bestuursakkoord met o.a. afspraken over 'grensbestendige' procedures en inspraak conform project-procedure in Nederland en de complexe projecten procedure in Vlaanderen, etc.



Actie 3

Organiseren van toegang tot juridische expertise voor opheffen grensbelemmeringen

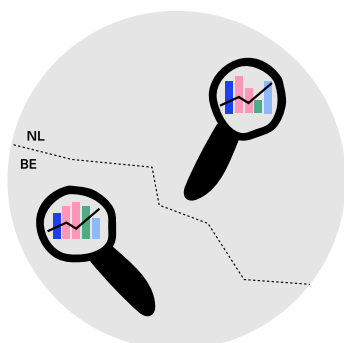
Ten aanzien van grensoverschrijdende ruimtelijke ordening en infrastructuur beschikt de Bijzondere Commissie voor Ruimtelijke Ordening van de Benelux en de subcommissie VLANED over zeer veel expertise, net als het onderzoeksteam van Donner-Berx. Vanuit North Sea Port District wordt een structurele verbinding gelegd met deze expertise en met een eventueel op te richten expertteam.



Actie 4

Bestuurlijk schakelmechanisme organiseren conform aanbeveling Donner/ Berx

Aan weerszijden van de grens wordt een senior-bestuurder gevraagd om de Vlaams-Nederlandse grensregio, met bijzondere aandacht voor proefregio North Sea Port District, te helpen om grensbelemmeringen waar nodig te escaleren bij de centrale overheden.



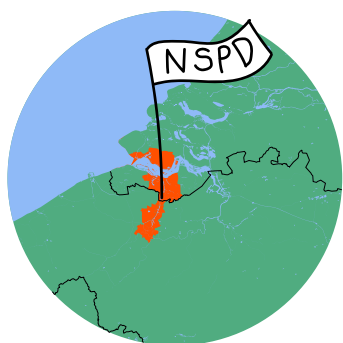
Actie 5

Verbeteren van grensoverschrijdende datamonitoring

Waar nodig en mogelijk worden data (vervoer, woningmarkt, etc.) beter afgestemd en ontsloten.

4E EXPERIMENTEREN EN OPSCHALEN

North Sea Port District beschikt, meer dan andere havengebieden over ontwikkel- en experimenteerruimte (denk aan ruimtelijke-, economische-, mobiliteits- of, juridische proefprojecten). Daar wordt al volop gebruik van gemaakt. Het feit dat dit gebied twee landen verenigt maakt dat succesvolle projecten en instrumenten grensoverschrijdend kunnen worden uitgetest en doorontwikkeld. Om deze mogelijkheid (beter) te benutten worden de volgende acties ondernomen:



Actie 1

North Sea Port District positioneren als proeftuin voor grensoverschrijdende samenwerking

(Donner/Berx, stikstof, waterstof, mobiliteit, circulaire economie, logistiek en digitalisering etc.).



Actie 2

Pragmatische subsidiescan

(aansluitend op de vier gebiedsdoelen) o.b.v. input van alle betrokken ministeries aan beide zijden van de grens. Kansen pragmatisch en daadkrachtig benutten voor vernieuwing en versterking, bijv. de subsidieregeling wals-troom die binnenkort vanuit het Nederlandse IenW wordt opgestart en het Volkshuisvestingsfonds vanuit BZK.



Actie 3

Doorontwikkelen en opschalen van nieuwe en/of succesvolle (proef)projecten

Doorontwikkelen en opschalen van nieuwe en/of succesvolle (proef)projecten zoals Central Gate, autonoom rijden en varen, koppelingsgebieden, MobiHubs o.a. middels demoprojecten in het kader van de Werkagenda North Sea Port District.

4F POSITIONEREN: NORTH SEA PORT DISTRICT OP DE KAART

Verbreden bekendheid van North Sea Port District binnen de centrale overheden en uitdragen kracht en potentie van het North Sea Port District richting Europese Unie, nieuwe bedrijven en de huidige en te vestigen bewoners/ werknemers is van groot belang.

Vanuit het perspectief dat het gebied onderdeel is van een groter havensysteem in Nederland en Vlaanderen, waarbij de complementariteit van North Sea Port onder andere is gelegen in de combinatie de grensoverschrijdende dimensie, een unieke ligging op drie Europese Corridors, de specialisatie in bulk, veel uitbreidingsruimte, een experimenteerregio, een waterstofhub en het stopcontact van Nederland. Als complementair onderdeel van een breder havensysteem wil North Sea Port District graag samenwerken en kennis delen met andere havengebieden. Zo ligt het voor de hand om periodiek af te stemmen met de NOVI-gebieden Haven Rotterdam en Amsterdam Noordzeekanaalgebied (bijvoorbeeld over stikstofproblematiek, energietransitie, digitalisering etc.).



Actie 1 Actief positioneren

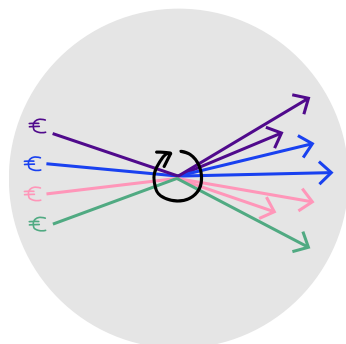
Five-pager North Sea Port District, communicatie rondom oprichting BGTS zomer '21, werkbezoeken (o.a. Knops/ Jambon, MIRT), koppelen EU-relatienetwerk, afgestemde EU subsidie strategie, afgestemd expatbeleid (Gent en Zeeland), steunen Gentse kandidatuur voor Europese Culturele Hoofdstad 2030 (hoogwaardig cultureel profiel essentieel voor aantrekken internationale kenniswerkers) en waar mogelijk link leggen met North Sea Port District, agendering op Vlaams-Nederlandse top.



Actie 2 Voluntary Local Review Sustainable Development Goals

Tevens overwegen om een grensoverschrijdende Voluntary Local Review van de Sustainable Development Goals (SDG) (United Nations) op te zetten op niveau van North Sea Port District, naar voorbeeld van Gent. Er is immers veel overlap tussen de SDG's en de gebiedsdoelen in dit plan van aanpak. De vertaalslag naar SDG's versterkt het internationale profiel van de regio (monitoring en communicatie).

4G ONTWIKKELEN REGIONALE INVESTERINGSAGENDA



De talrijke publieke en private investeringen rond de gebiedsdoelen worden in '21 en '22 in beeld gebracht en afgestemd (Regionale investeringsagenda conform motie Terpstra c.s.). Door financieringsstromen slim te bundelen wordt het maatschappelijk rendement hoger.

5 Versterken governance NOVI-gebied North Sea Port District

Gebiedsgerichte governance

In de loop van 2021 zal het gebiedsgerichte governance model voor het NOVI gebied verder worden uitgewerkt in overleg tussen BGTS North Sea Port District, de Nederlandse regering en de Vlaamse regering. Hierbij zal het aanvullende rapport over grensoverschrijdende governance van Donner/Berx worden betrokken.

Uitgangspunten voor de governance van het NOVI gebied zijn om:

- zoveel mogelijk aan te sluiten op de regionale grensoverschrijdende governance van de BGTS North Sea Port District (in oprichting) en van daaruit
- de verbinding te leggen met de centrale overheden aan beide kanten van de grens en daarbij
- zoveel mogelijk aan te sluiten op bestaande overlegstructuren (zoals Nederlandse besluitvorming via de bestaande MIRT en BOL-overleggen en via het toekomstige MIEK overleg en het GROS-overleg) waarbij
- de tweejaarlijkse Vlaams-Nederlandse Top en het overleg tussen de Vlaamse en Nederlandse secretarissen-generaal in de tussenliggende jaren, als richtpunten dienen voor grensoverschrijdende gebiedsgerichte rijkscoördinatie.

Vanzelfsprekend wordt deze overheids-governance versterkt door per gebiedsdoel samen te werken en uitvoeringskracht te organiseren met partners als North Sea Port en het bedrijfsleven, onderwijs- en kennisinstellingen, woningbouwcorporaties, vervoerders en burgers.

Mensen en middelen

Het ministerie van BZK (als coördinerend ministerie voor grensoverschrijdende samenwerking en trekker van dit NOVI-gebied), de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen en de zes gemeenten van North Sea Port District stellen in 2021 en 2022 menskracht ter beschikking om dit Plan van Aanpak in samenhang met de Werkagenda verder te ontwikkelen, waar nodig aan te scherpen en te implementeren. De overige ministeries (denk aan Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat en Landbouw, Natuur en Visserij aan Nederlandse zijde en Mobiliteit en Openbare Werken, Economie, Wetenschap en Innovatie en Omgeving aan Vlaamse zijde), North Sea Port en andere regionale partners sluiten gericht aan vanuit hun lopende werkzaamheden en de gebiedsgerichte afstemming die daarbij hoort.

Bijlage Relevante bestaande en toekomstige beleidskaders, plannen en programma's

Het is belangrijk om de aanwezige kennis in het gebied te benutten en zoveel mogelijk aan te sluiten bij gerelateerde bestaande en toekomstige beleidskaders, plannen en programma's in Nederland, Vlaanderen én grensoverschrijdend. Hieronder volgt een eerste opsomming.

Bestaande beleidskaders, plannen en programma's o.a.:

Grensoverschrijdend:

- Concept Werkagenda van North Sea Port District
- Slotverklaring Vlaams-Nederlandse Top
- Advies van commissie Donner-Berx
- Grenswerk Euregio Scheldemond
- CUST – buisleidingen structuur
- Havenactieplan
- Smart Delta Resources Regioplan 2030-2050
- Canal Seine Nord
- Aansluiting R4 (Programma Slim en duurzaam: Snel en veilig van Goes naar Gent)
- Natura 2000 wetgeving
- Grenslandagenda
- Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie
- Proefprojecten en best practices zoals Central Gate, proef autonoom rijden en varen, Koppelingsgebieden, Mobihubs, Living Lab Smart Mobility Zeeland

Aan Nederlandse zijde:

- Omgevingsagenda Zuidwest
- Systeemonderzoek energie-infrastructuur Zeeland en RES Zeeland
- Ambitie 2030 Duurzaamheid werkt!
- Woonagenda Zeeland
- Actieprogramma Bevolkingsdaling
- Klimaatakkoord
- Clusteruitwerking en koplopers programma industrieclusters
- Wind in de Zeilen incl. afspraken Rail Ghent Terneuzen, 380 kV, waterstof, CC(U)S en financiële positie NSP
- Regiodeal Zeeuws Vlaanderen
- Gebiedsgerichte Aanpak Stikstof
- Havennota
- Goederenvervoeragenda
- Kabinetsvisie en Beleidsagenda Waterstof
- Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta
- Versnelling IC verbinding richting Roosendaal (4IC per uur)

- Lokale beleidskaders zoals: Activiteitenprogramma Klimaat en Duurzaamheid gemeente Terneuzen; Planologisch toetsingskader zonne-energie Terneuzen; Structuurvisie zonne-energie en ruimtelijke compensatie Terneuzen
- Groeibrief (kamerbrief)
- Nationaal Programma Waterstof
- Nationaal programma Energiehoofdinfrastructuur
- Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (TIKI)
- Structuurvisie buisleidingen
- CO2 – TransPorts
- Digitaliseringstrategie (5G Blueprint)
- Volkshuisvestingsfonds

Vlaams:

- Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050
- Vlaamse Havenstrategie
- Voluntary Local Review Sustainable Development Goals Gent
- CCU-Hub Gent
- Studie knoop- en voorzieningenwaarde (Oost-Vlaanderen)
- Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent

Toekomstige beleidskaders, plannen en programma's o.a.:

- Uitwerking Cluster Energiestrategie. SDR
- Strategische havenvisie 2021-2025 North Sea Port
- Werkagenda North Sea Port District
- Actualisering Ambitie2030
- MIRT onderzoek Corridor-Zuid
- Verkenning Rail Ghent Terneuzen
- Onderzoek 380kV
- Gent kandidaat Europese Culturele Hoofdstad 2030 (NSPD als onderdeel)
- Meerjarenagenda arbeidsmarktregio Zeeland
- Aandeelhoudersstrategie North Sea Port
- Lokale beleidsplannen zoals: Woonvisie Terneuzen; Mobiliteitsplan Terneuzen; Beleidskader Windenergie 2021 Terneuzen.

North Sea Port District is aangewezen als NOVI gebied door Ministerie van Buitenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Op woensdag 26 mei 2021 is tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving het plan van aanpak van het NOVI gebied North Sea Port District bestuurlijk met de betrokken departementen vastgesteld. Daarmee is het gebied definitief aangewezen als één van de 8 NOVI-gebieden en gaan partijen een langjarig partnerschap aan op belangrijke fysieke opgaven in dit gebied.

In de acht NOVI gebieden komen grote nationale opgaven zoals: energietransitie, duurzame economie en ruimte bij elkaar. Het Rijk en de regionale overheden gaan in de komende jaren gebiedsgericht de samenwerking versterken en de uitvoering versnellen. Uniek aan het NOVI gebied North Sea Port District is dat dit het enige grensoverschrijdende NOVI-gebied is. Centraal in het gebied ligt North Sea Port, een haven van Europees niveau met 12,5 miljard toegevoegde waarde en 100.000 werknemers.

In het North Sea Port District hebben de drie Zeeuwse gemeenten Terneuzen, Vlissingen en Borsele, de drie Oost-Vlaamse gemeenten Gent, Evergem en Zelzate en de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen de krachten gebundeld om aan de slag te gaan met de vele grensoverschrijdende kansen in het havengebied.

Zeeuws Gedeputeerde Dick van der Velde: 'Wij zijn er heel blij mee dat het Rijk het North Sea Port District heeft uitgeroepen tot NOVI gebied. Dit draagt sterk bij aan de grensoverschrijdende samenwerking met onze zuiderburen in Vlaanderen. Samen gaan we de komende jaren de internationale concurrentiekracht en duurzame groei van het industrieel havencomplex verder uitbouwen. We gaan samen nog intensiever aan de slag om de energietransitie en de omslag naar een meer circulaire economie te versnellen. Daarnaast werken we aan meer duurzame mobiliteit in Zeeland en ontwikkelen we samen met de Vlamingen een goede aanpak voor klimaatadaptatie. We versterken hiermee ook de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in Zeeland en Vlaanderen. Er zit ontzettend veel potentie in het North Sea Port District en daar kunnen we nu in samenwerking met het Rijk en Vlaanderen nóg meer uithalen'.

Vlaams Gedeputeerde Kurt Moens: 'We zijn heel aangenaam verrast dat het Nederlandse Rijk het NOVI-instrument toepast op een grensoverschrijdend gebied. Mij lijkt dit een redelijk uniek gegeven dat zeker als goed voorbeeld kan dienen voor de toepassing van andere nationale instrumenten in de toekomst. De hoop is dat via dit NOVI-gebied ook de grensoverschrijdende samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse overheid een concrete impuls krijgt. In het District wordt namelijk duidelijk wat de meerwaarde is van grensoverschrijdende samenwerking. Wij kijken alvast uit naar een heel nauwe samenwerking in dit boeiende gebied.'

Schriftelijk inspreken Commissie Strategische Opgaven d.d. 9 juli 2021

Inspreker: Stichting Zeeuws Platform Stralingsrisico,

Betreft: Zeeuwse Omgevingsvisie

Datum: 6 juli 2021

Geachte Commissie Strategische Opgaven,

Op 9 juli a.s. heeft u op de agenda staan de overzichten van ingediende zienswijzen n.a.v. de achterbanraadpleging voor de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Onze stichting heeft voor de achterbanraadpleging ook een zienswijze ingediend, met commentaar op alle betreffende documenten.

Ons grootste bezwaar is dat in de concept Omgevingsvisie en Omgevingsverordening het thema straling nietszeggend en als los eind is opgenomen. In de eerder verschenen Ruwe Schets¹ waren de cruciale aspecten bij dit thema wel opgenomen, te weten witte zones (stralingsarme gebiedjes) en stralingsarme woningen.

Uit een reactie van het projectteam Omgevingsvisie blijkt dat de essentiële punten m.b.t. straling door de eerste integratiegroep ter zijde zijn geschoven. Wij hebben geen deel uitgemaakt van deze integratiegroep, waarin dit besluit is genomen. In de integratiegroep was naar onze mening geen of onvoldoende relevante kennis aanwezig over het thema straling en alles wat daar bij hoort.

Dringend verzoeken wij u kennis te nemen van onze zienswijze zoals opgenomen in de brief met zienswijzen van organisaties. In de door ons aangeleverde bouwsteen zijn de aspecten benoemd om invulling te geven aan het thema straling. Als hiervan niets in de Omgevingsvisie wordt opgenomen, wordt geen recht gedaan aan de door GS gedane toezegging dat straling in de Omgevingsvisie moet worden opgenomen.

Op dit moment hebben wij geen inzicht in de resultaten van de 2^e integratiegroep, en de teksten van de Omgevingsvisie die ter inzage zal worden gelegd. Daarom richten wij ons tot uw Commissie in de hoop en verwachting dat het thema straling en dan met name witte zones en stralingsarme woningen, met hoofd- en subdoelen en acties, op een relevante manier alsnog wordt opgenomen in de Omgevingsvisie.