



De provincie stimuleert de bouw van zonnepanelen op daken en wil zonne-initiatieven buiten het bebouwde gebied ook de ruimte geven. Ook dat draagt bij aan de omschakeling naar een duurzame energievoorziening. Kijk voor meer informatie op pagina 3.

N

kwartaalblad van de
provincie noord-holland
juli 2016 | nummer 2 | jaargang 12

Badplaatsen aan Noord-Hollandse kust ondergaan metamorfose

De kust is veilig. Én leuk!



“Petten is omgetoverd tot een unieke badplaats: een beleavingsstrand waar je sporten als blowkanten en suppen kunt beoefenen, maar waar je ook kunt genieten van de bijzondere natuur. Hier kan echt iedereen zich vermaken. Het hele jaar door.”

Gedeputeerde Cees Loggen (Water) van Noord-Holland kijkt er naar uit om deze zomer – en ook de rest van het jaar – het kustgebied te bezoeken. Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie werkten onder de noemer ‘Kust op Kracht’ aan de veiligheid van het kustgebied tussen Camperduin, Petten en Callantsoog. Nu de kust veilig is, door de verbreding van het strand en de aanleg van nieuwe duinen, wordt er door de provincie en andere partijen gewerkt aan het aantrekkelijker maken van dit gebied. De provincie ondersteunt 50 projecten, variërend van het aanleggen van fiets- en wandelroutes tot het maken van strandopgangen.

Loggen: “Dat is precies wat we willen doen: mogelijkheden creëren en ruimte geven. Maar het is aan de gemeenten en de ondernemers om de handschoen op te pakken en daadwerkelijk aan de slag te gaan. Zoals nu gelukkig voor een groot deel gebeurt.”

Surfen, spelen en spotten

In de drie kustplaatsen in het gebied zijn de veranderingen aanzienlijk. Met de komst van het nieuwe strand en de nieuwe duinen is Petten een bruisende badplaats geworden, waar het goed toeven is. Bezoekers kunnen kitesurfen, blowkanten, suppen en bootcampen. In Camperduin wordt gewerkt aan de bouw van een speelschip op het strand. En bij Callantsoog kun je na de zomer vanaf een nieuw uitkijkpunt op een duintop genieten van de prachtige omgeving. Een goede samenwerking tussen de betrokken partijen is essentieel voor het slagen voor een omvangrijk programma als ‘Kust op Kracht’. Loggen: “Je moet van elkaar weten wat voor plannen je hebt met een gebied. In een zo vroeg mogelijk stadium. Zodat al op de tekentafel kan worden aangeven: ‘Goh, zou daar in de Uitlandse

polder – naast aandacht voor flora en fauna – niet een wandelpad aangelegd kunnen worden?’ Voortdurend met elkaar in dialoog blijven; daar draait het om. Duidelijk zijn over wat mogelijk is en wat niet.”

West en oost

Volgens de gedeputeerde is dit echter nog niet alles. “We hebben in Noord-Holland ook nog een prachtige oostkust aan het IJsselmeer. Ik zou hier graag een soortgelijke ontwikkeling zien: het gebied veiliger maken en tegelijkertijd aantrekkelijker. De oostkust heeft zulke bijzondere steden met een rijke cultuurhistorie. Locaties aan de Markermeerdijk die het bezoeken absoluut waard zijn. Maar vaak zijn de inwoners nog ietwat te bescheiden. ‘Doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg’, wordt dan al snel gezegd. Nou, van mij mag het soms wel wat gekker.”



H

2

Een sluis van deze tijd

Vervangen en vergroten. Vooral in het laatste was de provincie geïnteresseerd. Het moest ook wel, want de nieuwe generatie zeeschepen kon de havens achter de sluis niet meer bereiken. Wanneer er niets veranderde, zou dat meerdere economische consequenties hebben. Kortom, de bouw van een grotere Noordersluis werd noodzakelijk.

Het Vaderland, destijds een vooraanstaand dagblad, schreef op 9 september 1929 een uitgebreid artikel over de geschiedenis van de bouw van de Noordersluis:

“Ijmuiden, voorheen een klein plaatsje, opgegroeid tot moderne vissersplaats en voorhaven van Amsterdam, staat in de laatste tijd in het middelpunt van de internationale belangstelling door de bouw van de grootste sluis ter wereld, welke op dinsdag 29 april a.s. door H.M. de Koningin officieel zal worden geopend.”

Het sluizencomplex in Ijmuiden is in de tijd steeds meegegroeid met de scheepvaart. De laatste sluis van het bestaande complex van sluizen is de Noordersluis.

Sneller en breder

Aangezien een sluis volgens de systematiek van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu een levensduur heeft van 100 jaar zou de Noordersluis in 2029 vervangen worden. De nieuwe generatie zeeschepen kon de havens achter de sluis echter niet meer bereiken. Dit had, en heeft, grote economische consequenties voor de regio. Om die reden hebben de provincie en de gemeente Amsterdam in 2009 met het Rijk afgesproken dat de vervanging van de Noordersluis naar voren werd gehaald.

Goede bereikbaarheid, duurzaamheid, werkgelegenheid en de kracht van de regio benutten: al deze kernpunten uit het coalitieakkoord worden in praktijk gebracht bij de ontwikkeling van de nieuwe zeelsluis. Daarom heeft de provincie ruim 56 miljoen subsidie verstrekt. Voor ‘sneller en breder’. De provincie en de gemeente Amsterdam wilden – alleen – financiële ondersteuning bieden als de vervanging eerder zou plaatsvinden en de sluis groter zou worden. Dat heeft alles te maken met het economisch perspectief: de cruiseschepen en ook de schepen die de goederen aanleveren voor de voedings- en maakindustrie (onder andere metaal en auto-onderdelen) worden steeds groter. Ook de nieuwe opgaven van de provincie, zoals energietransitie, vragen een goede bereikbaarheid vanaf zee. Biomassa, bijvoorbeeld, wordt aangevoerd in zeeschepen.

Trotse regio met veel werkgelegenheid

Na een uitgebreide maatschappelijke kosten-baten-analyse en een Milieu Effect Rapportage (MER) kwam

een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) – zonder (tegen-) procedures – tot stand. Vorig jaar zomer werd het consortium uitgezocht: Open IJ. Zij ontwerpen, bouwen en financieren de sluis en gaan deze voor 26 jaar onderhouden. Dit betekent dat het consortium beschikbaarheidsvergoedingen krijgt in plaats van een aanneemsom. Open IJ past innovatieve bouwtech-

nieken toe, waardoor het ‘ouderwetse’ heien minder vaak hoeft te worden gebruikt. Dat betekent minder overlast voor de omgeving.

De omwonenden waren vooral erg enthousiast. Bij de eerste voorlichtingsavond waren er veel meer belangstellenden dan verwacht. Men is nieuwsgierig en trots op de vooruitstrevende uitbreiding die hun regio krijgt. Kortom, er is ook veel draagvlak in de omgeving.

Op dit moment zijn de voorbereidende werkzaamheden begonnen voor de bouw van de sluis die in januari 2017 van start gaat.



Zo komt het sluizencomplex er in de toekomst uit te zien.

Het SHIP biedt alle info

Het feit dat de grootste sluis ter wereld op een innovatieve manier wordt gebouwd, zal veel aandacht genereren en grote aantallen nationale en internationale bezoekers trekken. De provincie maakt hier gebruik van: in oktober wordt het Sluis- en Haveninformatiepunt (SHIP) geopend.

De komst van SHIP was al lange tijd een grote wens van Provinciale Staten en de partijen in het samenwerkingsverband Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. Bij SHIP krijgen bezoekers informatie over de bouw van de nieuwe zeelsluis en waarom deze wordt gebouwd. Ook besteedt het informatiepunt aandacht aan ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, innovatie en werken in de haven. SHIP is tevens de locatie waar workshops worden gegeven aan jongeren om ze te interesseren voor techniek en hen de mogelijkheden te laten zien van werken in de techniek in de regio. De interesse is groot: er zijn al veel aanvragen voor rondleidingen bij het sluizencomplex.

In wat voor omgeving willen Noord-Hollanders leven?

Startnotitie Omgevingsvisie NH2050 gereed

Met de vaststelling van de Startnotitie

Omgevingsvisie NH2050 door Provinciale Staten, afgelopen mei, gaat de ontwikkeling van de omgevingsvisie van start. De centrale vraag is:

In wat voor omgeving willen Noord-Hollanders leven?

De omgevingsvisie wordt geen ‘nietje’ door de bestaande plannen, maar een nieuwe visie die gedragen wordt door zoveel mogelijk partijen. Hiervoor worden verschillende participatievormen

ingezet (co-creatie, consultatie) om zowel online als offline het gesprek aan te gaan.

Verkenningfase

Tot eind 2016 loopt de Verkenningfase. Samen met overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen worden onder andere de volgende vragen onderzocht: Hoe staat de fysieke leef-omgeving ervoor? Welke trends zien we? Welke opgaven en dilemma’s vloeien hieruit voort? Vervolgens worden in nauwe samenspraak met burgers en stakeholders begin 2017 keuzes gemaakt en ambities geformuleerd. Uiteindelijk leidt dit tot een visie die juni 2018 worden vastgesteld door Provinciale Staten.

De Omgevingswet

Vooralsnog treedt voorjaar 2019 de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet integreert een groot deel van de wetgeving van ruimte, wonen, infra-structuur, milieu, natuur en water. Een van de kern-instrumenten van de Omgevingswet is de omgevingsvisie.

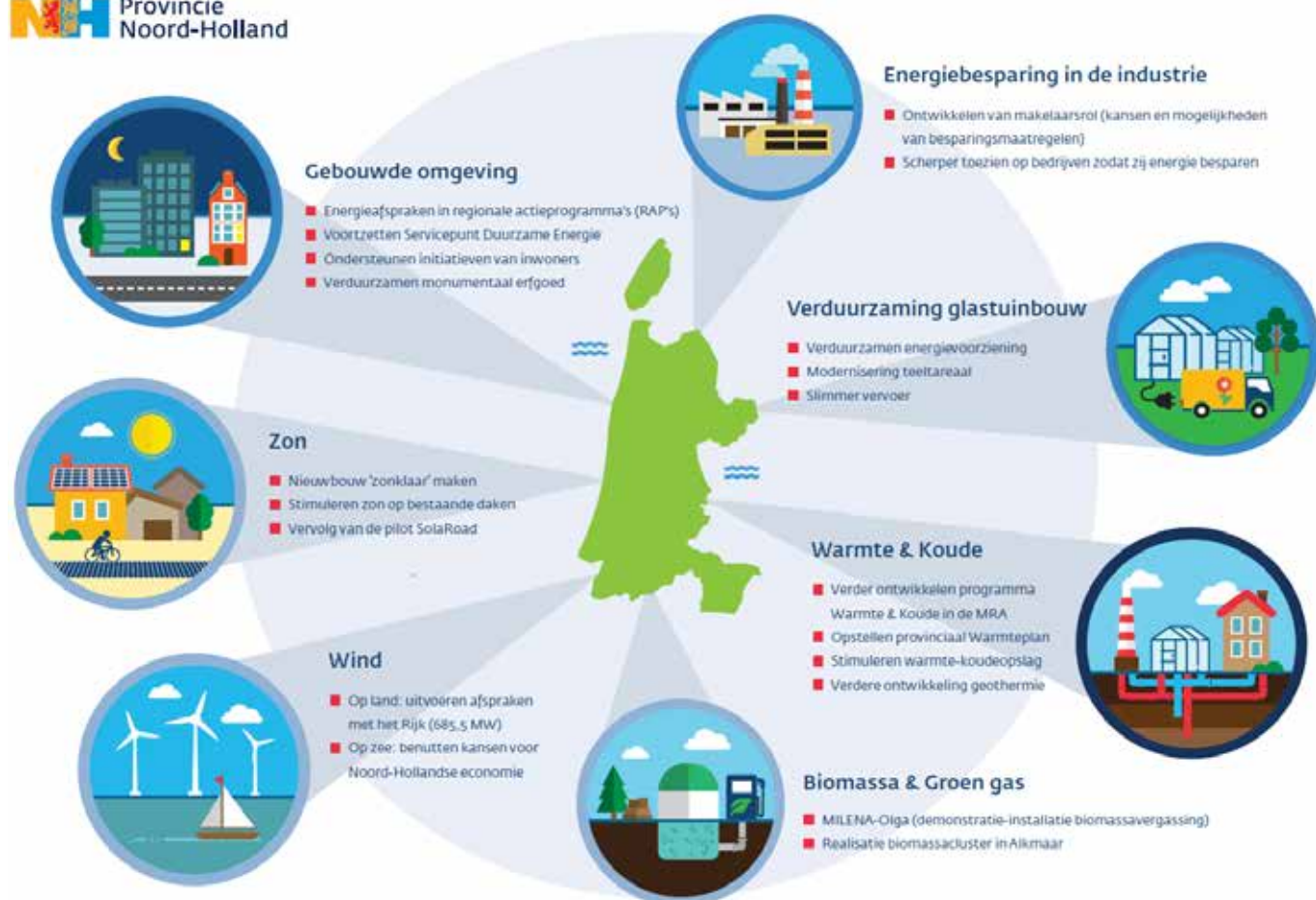
In een volgend nummer van NH Kwartaalblad wordt uitgebreider informatie gegeven over de implementatie van de Omgevingswet en het opstellen van de Omgevingsvisie NH2050.

De knop moet om!

In Nederland willen we in 2050 een duurzame energievoorziening. Dat is nodig omdat onze fossiele energiebronnen op raken. En een duurzame energievoorziening draagt ook bij aan de leefbaarheid, doordat bijvoorbeeld de uitstoot van fijnstof afneemt. Deze omschakeling vraagt aanpassingen van ons allemaal, op allerlei terreinen: hoe we wonen, werken, recreëren en ons verplaatsen. Bovendien biedt deze ontwikkeling ook economisch kansen: het levert werkgelegenheid op.

Om dit doel in 2050 te bereiken, moet er veel gebeuren. Ook in Noord-Holland. Het beleid van de provincie richt zich op minder energie gebruiken, meer energie duurzaam opwekken en restwarmte van bedrijven

beter benutten. Er zijn nieuwe energiesystemen nodig en we moeten innovatieve technologieën ontwikkelen. De provincie ondersteunt onderzoek en financiert innovaties binnen zeven thema's



Zonneparken in landelijk gebied aan regels gebonden

De provincie Noord-Holland heeft voorwaarden en regels opgesteld die het bouwen van zonneparken in het landelijk gebied mogelijk maken. Tot nu toe werden grote aantallen zonnepanelen vooral geplaatst op daken van woningen, scholen, parkeergarages en bedrijven. Het plaatsen van zonnepanelen buiten het stedelijk gebied, bijvoorbeeld in weilanden, is relatief nieuw.

De provincie stimuleert de bouw van zonnepanelen op daken, maar wil zonne-initiatieven buiten het bebouwde gebied ook de ruimte geven om zich verder te ontwikkelen. Daarom heeft de provincie kaders opgesteld in overleg met gemeenten, ondernemers, maatschappelijke organisaties, burgercorporaties, netbeheerders en initiatiefnemers.

Belangrijk uitgangspunt van het nieuwe beleid is dat de zonne-installaties in het landelijk gebied maximaal 25 jaar blijven staan. De bestemming van de grond blijft agrarisch. Na die periode moeten de initiatiefnemers de zonneparken opruimen en het landschap in de oorspronkelijke staat herstellen. Daarnaast geldt dat de zonneparken moeten passen binnen het landschap. Ook moet de omvang in verhouding staan tot die van de woonkernen in de omgeving.



Zeventien aanvragen voor windparken in Noord-Holland

De provincies en het Rijk hebben afspraken gemaakt over de bijdrage die elke provincie levert aan het halen van de landelijke doelstelling voor windenergie op land. Noord-Holland neemt 685,5 megawatt (MW) voor haar rekening. In Noord-Holland komt een windmolenpark in de Wieringermeer. Daarnaast moet nog 46 tot 68 MW gerealiseerd worden in windparken.

De provincie Noord-Holland heeft zeventien aanvragen ontvangen voor windparken. Er zijn aanvragen ingediend voor locaties in de gemeenten Amsterdam, Velsen, Haarlemmermeer, Medemblik en Hollands Kroon. In totaal is er tussen de 194 en 233 MW aangevraagd.

Tot en met 15 mei 2016 konden initiatiefnemers hun plannen voor windparken indienen. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied toetst de aanvragen op volledigheid. Als ze volledig zijn, worden ze inhoudelijk getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Naar verwachting is eind juli bekend welke aanvragen voldoen.

Jack van der Hoek, gedeputeerde Duurzaamheid: "Op basis van het aantal aanvragen ziet het er goed uit! Wij verwachten dat wij onze taakstelling gaan halen. Maar we blijven dit proces zorgvuldig doorlopen. Want het blijft, naast het behalen van de taakstelling, evenzeer van belang dat de kwaliteit van het landschap en de leefomgeving van de Noord-Hollanders wordt beschermd."

Van de aanvragen die voldoen wordt het aantal MW bij elkaar opgeteld. Als het totaal hoger is dan de hoeveelheid MW die de provincie nog moet realiseren, maakt de provincie een rangschikking op basis van ruimtelijke kwaliteit. Gedeputeerde Staten nemen daarover in het najaar een besluit. Aanvragen in industrieel of sterk verstedelijkt gebied krijgen voorrang. De verwachting is dat medio 2017 een besluit volgt over de definitieve vergunning. De realisatie van de eerste windparken kan daarna starten.

Groen licht voor het windpark Wieringermeer

De bouw van windpark Wieringermeer, een van de grootste windparken op land in Nederland, kan starten. Dat is het gevolg van een positieve uitspraak van de Raad van State op 4 mei 2016. De Raad van State laat het zogenoemde Rijksinpassingsplan (IP) in stand en verklaarde de beroepen tegen de vergunningen ongegrond.

Windpark Wieringermeer wordt gebouwd in de Wieringermeerpolder in de kop van Noord-Holland. Het windpark levert met 99 windmolens stroom aan 280.000 huishoudens. Dat is drie keer zoveel duurzame energie als de huidige windmolens in het gebied leveren.

Nu de uitspraak van de Raad van State positief is, zijn het Rijksinpassingsplan en de vergunningen onherroepelijk en start de aanbestedingsprocedure van de windmolens. De totale investering voor de ontwikkelaars van het windpark bedraagt ongeveer 500 miljoen euro. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) heeft subsidie toegekend aan Windpark Wieringermeer.

De initiatiefnemers van het Windpark zijn Nuon (en vennoten), ECN en Windcollectief Wieringermeer, die onder de naam Windkracht Wieringermeer nauw samenwerken met de gemeente Hollands Kroon, de provincie Noord-Holland en het Rijk.

Nuon is inmiddels gestart met de voorbereidingen voor de komst van het nieuwe grotere windpark. Het heeft de huidige 40 windmolens (verdeeld over 5 windparken in het gebied) verkocht aan buitenlandse partijen. De eerste windmolens zijn door de kopers verwijderd en worden in het buitenland weer opgebouwd. Zo wordt er plaats gemaakt voor nieuwere en efficiëntere windmolens die in rijen worden geplaatst en krijgen de oude windmolens een tweede leven.

Doorbraak op het 'wonen-

Wat lang volstrekt ondenkbaar leek, wordt nu toch mogelijk dankzij SMASH^{)}. Schiphol kan zich blijven ontwikkelen, tegelijkertijd krijgt het wonen in de omgeving van de luchthaven meer kansen.*

Gedeputeerde Joke Geldhof spreekt van het doorbreken van de patstelling in het 'wonen-en-vliegen-dossier'. "Het is niet het één of het ander. Schiphol kan zich blijven ontwikkelen, tegelijkertijd krijgt het wonen ook kansen. Dat geldt natuurlijk niet voor het totale gebied, want vlakbij de landingsbaan wil je helemaal niet wonen. Het gaat om de gebieden daaromheen of daarbuiten."

Strengere regelgeving stond voorheen in bepaalde zones rondom de luchthaven geen uitbreidingen of verande-ring van de bestemming toe. Bij hoge uitzondering kon het ministerie voor een enkel bijzonder en kleinschalig project ontheffing verlenen. De buurgemeenten van de luchthaven ondervonden hinder van deze beperking, als ze de verloedering van een bedrijventerrein wilden tegengaan. Of bij het vinden van woningbouwlocaties voor de eigen mensen in hun regio. Daarom heeft de provincie het voortouw genomen. Nadat Schiphol, Amsterdam, Haarlemmermeer en alle andere omliggende gemeenten op één lijn zijn gebracht, heeft Noord-Holland Den Haag bewerkt. Daar lijkt er nu schot in te komen.

Niet uit te leggen

Geldhof schetst hoe de regels in de praktijk uitpakten: "Op het Stadionplein in Amsterdam wordt gebouwd en dat mag, want dat is 'intensiveren'. Een kilometer verder weg van de landingsbaan mag het terrein van de voormalige tramremise Havenstraat niet worden omgezet naar woningbouw. Dan heet het 'transformatie' en dat is binnen de huidige regels niet toegestaan. Dat is niet uit te leggen. Het gaat daarbij telkens om woningbouw in bestaand stedelijk gebied in de MRA. En dat terwijl we in het zuidelijk deel van de provincie tot 2040 een woningbouwbehoefte hebben van 210.000 woningen. Die moeten wel ergens komen te staan. Daarnaast gaat het om het verbeteren van de leefbaarheid in woonkernen direct rond Schiphol, zoals Rijsenhout of Zwanenburg. Den Haag heeft daar geen oog voor; de provincie, die dichterbij is wel. Daar maken wij ons hard voor. Het

is dringend nodig om daar kleinschalig woningbouw te realiseren om verpaupering en verloedering op verlate plekken – van kassen, scholen en bedrijven – tegen te gaan. Daardoor kunnen in die woonkernen ook voldoende mensen blijven wonen voor de school, het verenigingsleven en de supermarkt. Deze woonkernen kunnen op die manier een waardevolle bijdrage blijven leveren aan een krachtige metropool."

Stagnerende projecten

Geldhof: "De provincie heeft de gemeenten rondom Schiphol gevraagd om aan te geven wat voor soort projecten door rijksbeleid niet konden doorgaan, terwijl die toch hard nodig zijn. Die inventarisatie hebben we in juli vorig jaar naar de staatssecretaris gestuurd. Daar is nog geen antwoord op. We hebben met de nieuwe staatssecretaris, Sharon Dijksma, afgesproken dat we die projecten één voor één gaan bekijken, om uiteindelijk toch zoveel mogelijk te kunnen realiseren. Dan heb je het over projecten in de meest geluidsgevoelige zone. Dat is niet het gebied waar helemaal niets in kan, vlakbij de landingsbaan, maar daar waar nu al mensen wonen."

Met klachten naar je gemeente

Als een gemeente in de nieuwe situatie een woonlocatie in ontwikkeling neemt, moet toekomstige bewoners vooraf duidelijk worden gemaakt dat die in de nabijheid van Schiphol ligt: wees je ervan bewust dat dat lawaai geeft. De gemeente heeft ervoor gekozen op deze plek het wonen toe te staan, wetende van het lawaai maar ook van de lokale woonbehoefte. Als je er voor kiest hier te gaan wonen en je vindt achteraf dat er teveel overlast is, moet je met je klacht niet bij de luchthaven zijn, maar bij je gemeente die deze afweging heeft gemaakt.

Gedeputeerde Geldhof verwacht dat dankzij het SMASH-besluit in de omgeving van Schiphol zo'n tienduizend nieuwe woningen gebouwd kunnen worden. "Dat is een leuk begin gezien de behoefte aan het aantal woningen in onze provincie, maar



ook vanwege het belang van de sociale cohesie in die gemeenten."

En verder hoopt ze dat beslissingen daarover voortaan daar genomen kunnen worden waar dat het beste kan, bij de gemeenten: "Ook daar maakt de provincie zich hard voor. De nieuwe, voorbereidende omgevingswetregels die eraan komen, gaan al uit van het op een zo laag mogelijk niveau neerleggen van verantwoordelijkheden. Daar is de afweging voor het al dan niet bouwen binnen bestaand stedelijk gebied bij Schiphol er ook eentje van."

^{*)}SMASH staat voor: Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

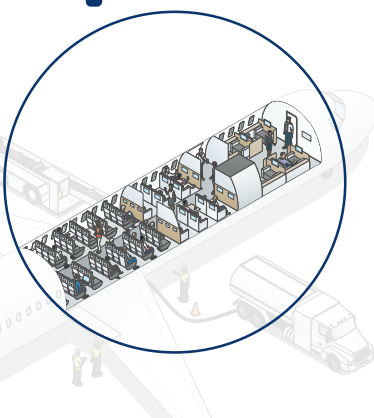
Met ruim **58 miljoen** passagiers was Schiphol in 2015 de vierde luchthaven van de Europese Unie en de veertiende luchthaven van de wereld.



Op piekdagen in de vakantietijd verwerkt Schiphol meer dan **150.000** passagiers op één dag.

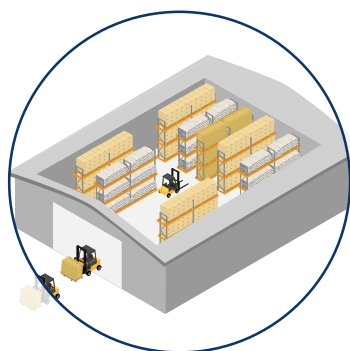
 **passagiers**

1920	440
1950	350.000
1960	1.400.000
2000	39.270.610
2010	45.136.967
2015	58.245.000



 **vracht**

1920	22 ton
1950	10.636 ton
1960	40.344 ton
2000	1.222.594 ton
2010	1.512.256 ton
2015	1.620.970 ton



Wat vrachtvervoer betreft is Schiphol na Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle de derde luchthaven van de Europese Unie.



 **starts/landingen**

1920	615
1950	40.876
1960	89.560
2000	432.483
2010	402.375
2015	450.679



-en-vliegen dossier'

Actieagenda Schiphol: de grote uitdagingen

Schiphol levert meer dan honderdduizend banen op en is daarnaast van doorslaggevend belang voor het vestigingsklimaat in Nederland. Via Schiphol waren in 2015 maar liefst 322 bestemmingen direct te bereiken. "Het is van cruciaal belang voor Nederland om de positie van Schiphol en de kwaliteit van het netwerk van luchtverbindingen concurrerend te houden", schrijft het kabinet in de onlangs gepresenteerde Actieagenda Schiphol.

Schiphol staat voor grote uitdagingen. Voor de eigen thuismarkt is Schiphol menig maatje te groot. De meeste passagiers stappen op Schiphol over naar een andere internationale bestemming. De concurrentie neemt toe door prijsvechters en het opkomen van luchthavens in Azië en de Golfstaten. Het kabinet wil de goede positie van de mainport Schiphol versterken en heeft de kansen en bedreigingen voor de luchthaven opgenomen in de Actieagenda Schiphol. Die bevat een overzicht van wat verschillende partijen, de luchtvaartsector en diverse overheden, daarvoor doen.

Gedeputeerde Talsma: "Schiphol heeft een groot effect op onze provincie, zoals op het gebied van wonen, geluid en werkgelegenheid. Schiphol groeit en dat is goed voor de werkgelegenheid maar we hebben ook afspraken gemaakt om deze groei in goede banen te leiden. Alleen dan kan er een stabiele balans ontstaan tussen wonen, vliegen, werkgelegenheid en geluid."

Enkele van de in de agenda genoemde acties zijn:

- kostenreductie voortkomend uit verminderen regeldruk en door innovatie bij de luchtvaartsector;
- promotie van Schiphol en Nederland als vestigingsland voor bedrijven;
- verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol via spoor en weg;
- verbeteren van de leefomgevingskwaliteit, met een investering van nog eens € 30 miljoen voor het leefbaarheidsfonds voor de periode 2016-2020.



100 jaar SCHIPHOL

Op 19 september 1916 arriveerde op Schiphol het eerste (militaire) toestel

Vier vliegtuigloodsen in een weiland
Een gevolg van de drooglegging van de Haarlemmermeer, in het midden van de negentiende eeuw, was de toegenomen kwetsbaarheid van Amsterdam. Met de inpoldering verdween de natuurlijke barrière van het water. In plaats daarvan zouden vier torenforten langs de ringvaart voortaan bijdragen aan de verdediging van 's lands hoofdstad.

Mede door de aanwezigheid van het 'Fort aan het Schiphol' besloot het Ministerie van Oorlog tijdens de Eerste Wereldoorlog dat op deze plek, na Soesterberg, het tweede Nederlandse militaire vliegveld moest komen. Dat gebeurde na aankoop van twee stukjes boerenland van 5,75 en 6,45 hectare, gevoegd bij het perceel van 4,42 hectare dat het departement er al in bezit had. Daarmee was er genoeg ruimte voor 4 vliegtuigloodsen en voor vliegtuigen om het luchtruim te kiezen en te landen. Op 19 september 1916 arriveerde hier het eerste militaire toestel. Op het grasland, want een echte verharde landingsbaan ontbrak nog. Net als drinkwater en een aansluiting op het elektriciteitsnet. Het torenfort staat er niet meer. Dat werd bij gebrek aan strategisch belang in 1934 gesloopt en maakte zodoende plaats voor de aftakking van de provinciale weg N232 richting Amstelveen en Diemen. Maar de naam van de toren en diens locatie leeft voort in die van de luchthaven en geniet tegenwoordig grote internationale bekendheid. Op de plaats van het toenmalige fort bevindt zich sinds 1937 de provinciale Schipholdraaibrug.

Eerste lijnvlucht Londen-Amsterdam

Vanaf de start in september 1916 was Schiphol alleen een militair vliegveld. Dat veranderde vier jaar later. Op 17 mei 1920 was de eerste lijnvlucht, van Londen naar Amsterdam, met een De Havilland DH-16, een door de KLM gehuurde dubbeldekker.

Aan de stuurknuppel zat piloot Jerry Shaw. Aan boord waren ook 2 Engelse journalisten. Albert Plesman, de latere directeur van de KLM, verwelkomde deze eerste niet-militaire passagiers op Schiphol persoonlijk. Vanaf 28 juni werd de dagelijkse dienst Amsterdam-Londen via Schiphol-Croydon vice versa onderhouden. In september kwamen daar nog eens KLM-lijndiensten op Hamburg en Kopenhagen bij. Al snel hierna volgden nog meer en nog verder gelegen bestemmingen.

Het gedenkboek 'Schiphol 50', uitgegeven op 17 mei 1970, geeft de volgende verklaring voor de locatie van

Nederlands eerste burgerlijke luchthaven, in de Haarlemmermeer en gemiddeld vier meter beneden de zeespiegel: "Die keuze maakte de KLM uit een aantal militaire vliegvelden die tijdens de Eerste Wereldoorlog waren ontstaan. Schiphol lag op korte afstand van Nederlands hoofdstad Amsterdam, ook toen een belangrijk economisch en cultureel centrum met een belangrijke zeehaven. De geografische ligging bij de bevolkingscentra en te midden van een dicht net van scheepvaart-, spoor- en landwegen heeft bij de keuze van Schiphol mede een rol gespeeld."



Verkeerseducatie: uitkijken of lekker appen?

Middelbare scholieren vormen de grootste groep fietsers van het land. De provincie Noord-Holland heeft als taak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom investeert zij in verschillende verkeerseducatieprogramma's. NH Kwartaalblad ging op bezoek bij twee basisscholen, waar de effecten van deze preventieve programma's zichtbaar zijn.



‘Mobieltje tijdens het fietsen? Gewoon verbieden!’

“Wie heeft een mobiele telefoon?” Alle handen gaan de lucht in. “En wie komt op de fiets naar school?” Slechts een enkeling komt lopend. “Derde vraag: wie luistert er wel eens muziek op de fiets?” Er wordt eerst wat naar klasgenoten gekeken, dan bekend de meerderheid van de kinderen van groep 8 (11 tot 12 jaar) van basisschool de Zonnewijzer in Haarlem. Komend uur volgen zij de les Fiets Zonder Beats.

“Fiets Zonder Beats is een lesprogramma voor de bovenbouw van de basisschool, dat we door heel Noord-Holland geven”, vertelt Ramona Nimis, die de lessen namens Veilig Verkeer Nederland (VVN) verzorgt. Jaarlijks overlijden meerdere fietsers omdat ze worden afgeleid door het luisteren naar muziek of gebruik van mobiele telefoon. Met behulp van geluidsfragmenten, filmpjes en vragen gaat Ramona een gesprek aan met de leerlingen. Want hoeveel hoor je nog van het verkeer als er muziek in je oren tettert? En is dat nou echt zo gevaarlijk? “Doel is om jongeren – liefst nog voordat ze naar de middelbare school gaan – bewust te maken van de risico’s.”

Bewust maken

Afgelopen jaar investeerde de provincie Noord-Holland in 22 verkeersveiligheidsprojecten. Voor deze projecten is 1 miljoen euro beschikbaar. De projecten variëren van verkeerslessen tot een fietscheck. Ook is er dit schooljaar aandacht voor het herkennen van dodehoeksituaties. De provincie investeert specifiek in deze doelgroep, omdat scholieren kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Op dit moment wordt gewerkt aan de nieuwe uitvoeringsregeling, zodat in schooljaar 2016-2017 weer verkeerseducatie binnen de provincie Noord-Holland kan worden aangeboden.

App voor veilige straten

Dit aspect komt naar voren in de tweede helft van de les. In groepjes van vier bedenken de leerlingen een plan om het onderweg veilig te maken. Een speciaal waarschuwingsbord, het opleggen van een zware boete en een zelfrijdende fiets: aan creativiteit geen gebrek.

Rinske, Rosa, Isis en Lotta zouden graag een app ontwikkelen: “Zo kun je in Google Maps zien welke straten geschikt zijn om op de fiets muziek te luisteren. Bij een groene straat is het veilig, bij een rode straat is het heel gevaarlijk. Ze vinden het een belangrijk onderwerp: “Er zijn hier maar weinig weggetjes waar je tijdens het fietsen veilig naar muziek kunt luisteren of op je telefoon kijken. Dus dat moet je maar doen als je bent afgestapt.”



‘Links, rechts, links gekeken? Dan pas oversteken!’

Met piepende banden komt de auto tot stilstand. Wanneer je met 50 kilometer per uur komt aangerezen is de remweg toch wel behoorlijk. De leerlingen van groep 5 en 6 van de Flevoschool in Huizen ervaren het vandaag zelf. Iedereen doet mee aan het programma Streetwise van de ANWB.

“We komen jaarlijks bij 200 scholen in Noord-Holland over de vloer. De reacties van kinderen en leerkrachten zijn positief, omdat ze zoveel herkennen uit hun eigen belevingswereld”, legt Guido Wijnstekers van de ANWB uit. “Kinderen uit groep 5 en 6 (8 tot 10 jaar) leren dat een auto niet direct stilstaat als hij remt. Dus dat je daar met buitenspelen rekening mee moet houden.” Op het eind van de les mogen de leerlingen zelf een noodstop uitvoeren. Best spannend, laten ze na afloop weten.



Fietsen met bak of rugzak

De kleuters van groep 1 en 2 scharen zich ondertussen rond een vloerkleed met daarop wegen en zebrapaden afgebeeld. De juf kijkt rond: “Als je voor het zebrapad staat te wachten, komt de auto dan van links of van rechts? Juist, want: ‘links, rechts, links gekeken: dan... oversteken!’”

Mila Woortmeijer (12) en Philip Bothe (12) uit groep 8 hebben zojuist op het schoolplein met hun eigen fiets een speciaal parcours afgelegd. “Over de smalle plank fietsen was lastig. En met een zware rugtas is het nog een stuk moeilijker. Volgend jaar moeten we verder fietsen naar de middelbare school. Goed dat we alvast oefenen.”

Verboden?

Minister Schultz-van Haegen van Infrastructuur kondigde afgelopen maand aan te onderzoeken of telefoneren en appen op de fiets verboden kunnen worden. Ze deed dit mede naar aanleiding van een oproep van Michael Kulkens, wiens 13-jarige zoon Tommy-Boy vorig jaar in Bussum werd doodgereden, omdat hij al fietsend met zijn telefoon bezig was.

Keer op keer tegen het dashboard

Ten slotte nog even een kijkje bij groep 3 en 4 (5 tot 7 jaar). Gastdocenten Marjan en Desirée leggen met behulp van een elektrisch autootje – en pop Albertina – het gebruik van een veiligheidsgordel uit.

“Albertina is een pop die jullie graag wat leert. Daarom draagt Albertina vandaag geen gordel en zit zij niet in het autostoeltje. Wat denken jullie dat er gebeurt als Desirée plotseling remt?” Het antwoord volgt een paar tellen later, wanneer Albertina met haar hoofd tegen het dashboard knalt. “Daarom moet je altijd op de goede manier je gordel omdoen. Niet vergeten, hè?” Er wordt door iedereen overtuigend ‘nee’ geschud.

Zo blijven wij rijden

Verkeersknelpunten, het barst ervan in Nederland. In de provincie Noord-Holland zijn het er alleen al honderden. In onze provincie zorgt het Regionaal Tactisch Team (RTT) voor zorgvuldig verkeersmanagement. Want fans willen natuurlijk wel op tijd komen als – tegelijkertijd – de Toppers optreden in de Arena, Bruce Springsteen in de Heineken Music Hall en Bløf in de Ziggo Dome.

Rond 2000 kon een grote groep wielrenners tijdens een belangrijke wielerronde niet meer verder op de route: een brug stond open, omdat een onderhoudsmedewerker de onderdelen aan de onderkant aan het smeren was. Waarom wisten de betrokken partijen niet van elkaars activiteiten? “Omdat er geen centraal punt was”, vertelt Arthur Rietkerk, verkeersmanager bij de sector Verkeersmanagement van de provincie. “Er moest een team komen dat overzicht had over alle werkzaamheden, evenementen en de drukte op het wegennet. Daarom ben ik in 2002 gevraagd het provinciale Verkeerscoördinatiepunt (VCP) op te richten. Daarna werd RegioRegie opgezet en in 2010 startte het Regionaal Tactisch Team (RTT) dat alle regelscenario’s afstemt.”

Oplossen of verzachten

Het RTT is opgericht: ‘...om de ambities van de provincies Noord-Holland en Flevoland, Rijkswaterstaat Noord-Holland, Stadsregio en de gemeente Amsterdam uit te voeren op het gebied van strategisch verkeersmanagement’. Prioriteit 1 is dat de ring Amsterdam en de ring Alkmaar zo min mogelijk vastlopen. Voor veel verkeersknelpunten in de regio heeft het RTT een regelscenario ontwikkeld en het beheert, toetst en monitort die honderden scenario’s. Het team analyseert ook ieder voorjaar de drukte op de wegen. Per verkeersknelpunt wordt beoordeeld of de streefwaardes

worden gehaald of overschreden. Arthur: “Voor een verkeersknelpunt is een gemiddelde snelheid als streefwaarde vastgelegd. Wij kunnen zien hoeveel minuten en hoeveel kilometers het verkeer onder die waarde heeft gereden. Op basis van de resultaten beslissen we: Moet er meer asfalt bij? Waarom treedt er een stijging op? Moeten we het probleem oplossen of ‘verzachten’?”

Wat bepaalt de verkeersdrukte?

Uit de trendanalyse van 2012-2015 van het RTT blijkt eerst een daling in de drukte op de wegen; de laatste jaren wordt het echter weer drukker op de weg. “Er is een lijst Top Tien Verkeersknelpunten. Vaak zien we hier als eerste een toe- of afname van files. Het is interessant dat wij het resultaat van veel maatschappelijke en technologische ontwikkelingen terugzien op de weg! Momenteel groeit het autobezit: per 1000 inwoners in Nederland zijn dat nu 471 auto’s. Er zijn minder recreatieve ritten, die wel weer langer zijn in kilometers. Er is een verschuiving van auto- naar vliegvakanties. En meer mensen hebben een elektrische fiets, die soms een vervanging is van de auto. Ook wisselt men vaker in woon- en werkverkeer tussen gebruik van openbaar vervoer en auto en werken mensen meer thuis. Bovendien delen meer mensen een auto.”

Blijven anticiperen

De drukte op de weg wordt voortdurend in de gaten gehouden vanuit verkeerscentrales door wegverkeersleiders. Zij informeren en adviseren, en sturen het verkeer. Aan de hand van camera’s en andere signalen beoordelen ze of een weginspecteur op pad moet of dat er een verkeerslicht langer op groen moet blijven staan. Daar heeft de gemiddelde inwoner geen idee van, weet Arthur: “Er zit een wereld achter de verkeerslichten. Binnen de provincie wordt samen met marktpartijen gewerkt aan de technologische innovaties, om bijvoorbeeld na te gaan wat er nodig is om de toekomstige auto’s te laten communiceren met onze verkeers-

lichten. We hebben hiervoor bijvoorbeeld al een proef gedaan met Nissan.”

Verkeersknelpunten provincie Noord-Holland

Knelpunt		Beoordeling RTT
1	N516 van A8 naar Zaandam	Knelpunt wordt mede veroorzaakt door openingen van de Den Uylbrug, en prioriteit voor busverkeer bij de verkeerslichten van de Wibautstraat. N516 wordt onderdeel van het project Praktijk Proef Amsterdam Noord.
2	N242 tussen Ring Alkmaar (west) en Heerhugowaard	Knelpunt treedt mogelijk op door file vanaf de stedelijke wegen Alkmaar. De verwachting was dat dit knelpunt was opgelost na afronding van werkzaamheden. De oorzaak wordt nader onderzocht.
3	N236 tussen A9 en Bussum	Dit knelpunt wordt veroorzaakt door te weinig wegcapaciteit. Naar verwachting wordt dit knelpunt kleiner zodra de capaciteitsuitbreiding op de A1 gereed is. Geen oplossing met verkeersmanagement mogelijk.
4	N203 tussen A9 en N246	Nieuwe groene golf heeft de doorstroming op dit traject licht verbeterd. De kruispunten nabij de N246 vormen echter een bottleneck. Komend jaar wordt de doorstroming verbeterd door onder andere de aanleg van fiets-tunnels.
5	N242 tussen Ring Alkmaar (west) en Heerhugowaard	Knelpunt treedt mogelijk op door file vanaf de stedelijke wegen Alkmaar. De verwachting was dat dit knelpunt was opgelost na afronding van werkzaamheden. De oorzaak wordt nader onderzocht.
6	N201 tussen A4 en Cruquiusbrug	Huidige groene golf veroorzaakt soms schokgolven in doorstroming. Dit knelpunt wordt verlicht door nieuwe groene golf, uitvoer van groot onderhoud en verkeersmanagement.
7	N246 van N244 naar N203	Knelpunt wordt veroorzaakt door wachtrijen voor de verkeerslichten bij woonwijken. Op deze locaties is veel opdraaiend/afslaand verkeer.
8	N247 van Zedeweg (N517) en N235	Dit knelpunt wordt veroorzaakt door te groot verkeersaanbod. Brug in Broek in Waterland vormt een bottleneck. Geen oplossing met verkeersmanagement mogelijk.
9	N247 van A10 naar N235	Dit knelpunt wordt veroorzaakt door te groot verkeersaanbod. Uitbreiding van wegcapaciteit is nodig om het knelpunt te verlichten.
10	N201 tussen A4 en N205	Huidige groene golf veroorzaakt soms schokgolven in doorstroming. Dit knelpunt wordt verlicht door nieuwe groene golf, uitvoer van groot onderhoud en verkeersmanagement.

Bron: RTT (Regionaal Tactisch Team-NH) knelpuntenanalyse 2015

Wat gebeurt er aan de N23 Westfriisiaweg? Aflevering 2

N23 Westfriisiaweg de hoogte in

De N23 is de nieuwe weg in Nederland die Alkmaar met Zwolle gaat verbinden. In Noord-Holland wordt de komende jaren gebouwd aan de N23 Westfriisiaweg. De provincie werkt tussen Alkmaar en Enkhuizen aan een weg die ervoor gaat zorgen dat het verkeer op die route beter en veiliger wordt. Het NH Kwartaalblad volgt de werkzaamheden op de voet.



Over een fietstunnel heen, onder het spoor door, bovenlangs wegen kruisen. De N23 Westfriisiaweg is straks een weg met hoogteverschillen. Dat kun je al zien tijdens de aanleg. Om de ondergrond van de nieuwe weg zich goed te laten 'zetten', liggen op het nieuwe tracé heuvels van zand. In de volksmond worden deze heuvels ook al de 'piramides van Westfriesland' genoemd.

12,5 meter hoog

Het hoogste punt van de toekomstige N23 Westfriisiaweg wordt het viaduct over de Wogmergouw en de Strip te Zwaag. De zandheuvels zijn daar nu maar liefst 12,5 meter, de grootste hoogte die tijdens de aanleg bereikt wordt. De ondergrond zakt nog, doordat vocht uit de grond verdwijnt en het gewicht de zandkorrels steviger in elkaar drukt. Het bovenste deel wordt daarna weer afgegraven. Uiteindelijk komt de weg op de twee hoogste punten 5,5 meter hoog te liggen.

Tracé bij Hoorn

Beide punten liggen in het tracédeel bij Hoorn. Tussen de A7 bij Hoorn-Noord en de Raadhuislaan (Stede Broec) komen meerdere ongelijkvloerse kruisingen: zo gaat de N23 Westfriisiaweg straks onder andere over de Wogmergouw en de Strip heen. De weg wordt verdubbeld naar 2x2 rijstroken en verkeer mag daar straks 100 kilometer per uur rijden. Door ook de aansluiting op de A7 aan te passen, gaat de doorstroming van het verkeer een stuk vlotter.



Waaggebouw Enkhuizen.

Laat je verrassen in leegstaande monumenten

*De provincie zet zich met het programma **Herbestemming NH** al jaren in om voor leegstaande monumenten nieuwe bestemmingen te vinden. In 2016 ontvangen vijf van deze panden elk 10.000 euro voor het organiseren van pop-up activiteiten. Kom langs en laat je verrassen door creatieve activiteiten in deze herbestemmingslocaties in Noord-Holland!*

- **Grote Kerk Hoorn: uitzichtpunt**
Uitzicht op bijzondere daken vanuit de toren. Aangevuld met een escape-room, midgetgolf- en voetbalpoolbaan.
- **GAS!Fabriek Alkmaar: lokale producten**
De voormalige gasfabriek biedt in het weekend van 9 tot en met 11 september onderdak aan een markt met lokale producten met een verhaal. Bezoekers kunnen ook genieten van muziek, kunst en streekgerechten. De opbrengst gaat naar het onderhoud.

- **Hembrugterrein: Nacht van de Industrie-cultuur**
In de nacht van 10 op 11 september beleef je de industriecultuur van de Zaanstreek via projecties, kunst, muziek, dans en poëzie. Georganiseerd door het Festival Industrie Cultuur.
- **Waaggebouw Enkhuizen: pop-up museum**
Enkhuizen verwelkomt in oktober het rondreizende VOC-schip De Halve Maen met een pop-up museum in het

laat-16de-eeuwse Waaggebouw. Van 14 tot en met 16 oktober zijn er publieksactiviteiten als een diner, stadsroute en proeverij in VOC-sfeer.

- **Fort Benoorden Spaarndam: muzikale en culturele activiteiten**
Om het 20-jarig jubileum van de Stelling van Amsterdam als UNESCO Werelderfgoed te vieren, staat Fort Benoorden Spaarndam in het weekend van 22 en 23 oktober bol van muzikale en culturele activiteiten.

Erfgoed Paviljoen Noord-Holland met jubilerende Stelling op Uitmarkt

Eind deze zomer wordt in Amsterdam voor de 39ste keer de Uitmarkt gehouden. Dan valt er weer veel te genieten van gratis optredens op en rondom Museumplein en Leidseplein. Op het Museumplein kunnen bezoekers op 27 en 28 augustus terecht in het Erfgoed Paviljoen van de provincie Noord-Holland.

Dit jaar staat het Erfgoed Paviljoen Noord-Holland in het teken van de Stelling van Amsterdam, 20 jaar UNESCO Werelderfgoed. In 1996 kreeg de Stelling de status van werelderfgoed en werd de provincie verantwoordelijk voor het behoud van de forten en bescherming van het omringende landschap. Veel forten kregen met provinciale subsidie een nieuwe bestemming: van wellnesscenter en horecagelegenheid tot wijnhandel en kunstfort. In een bijna levensgroot fort op het Museumplein valt over de historie van de Stelling van alles te ontdekken en te beleven. Een aantal forten presenteert hun product.

De Stelling is een van de vier UNESCO Werelderfgoederen in Noord-Holland. Ook de andere drie zullen in het Paviljoen vertegenwoordigd zijn: droogmakerij de Beemster, de Waddenzee en de Amsterdamse grachtengordel. Op het podium voor het paviljoen treden artiesten op die financiering zoeken via crowdfundingplatform Voordekunst.



Kijk voor actuele informatie over de Uitmarkt 2016 op www.uitmarkt.nl.

Veilig zwemmen op 151 locaties in Noord-Holland

Op 1 mei is het zwemseizoen gestart. Vanaf die datum controleren de waterschappen en Rijkswaterstaat minimaal eenmaal per maand de waterkwaliteit van de 151 officiële zwemlocaties. De Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUD NHN) houdt in opdracht van de provincie Noord-Holland toezicht op de hygiëne en veiligheid.



Noord-Holland telt dit jaar acht nieuwe plekken waar veilig gezwommen kan worden: Strand IJburg (Amsterdam), Villa Westend (Velsen), Petten Centrum, Petten West, Nolmerban en Hazerdwardijk (gemeente Schagen) en De Putten en Camperduin Noord (gemeente Bergen). Er verdwijnt één zwemplek. De Ursemmerplas in Koggenland heeft al jaren een slechte waterkwaliteit door ongewenste bacteriën en blauwalgproblemen en wordt daarom opgeheven als zwemplek. Op www.zwemwater.nl en met de app zwemwater kan iedereen actuele informatie vinden over de zwemplekken en de waterkwaliteit. De RUD NHN meldt calamiteiten ook op Twitter via @ZwemwaterRUDNHN. Het zwemseizoen duurt tot 1 oktober.

N-H KWARTAALBLAD GRATIS IN DE BUS

Het N-H Kwartaalblad verschijnt ieder kwartaal. Een abonnement is gratis. U kunt zich aanmelden voor kosteloze toezending door een mailtje te sturen naar abonnementen@noord-holland.nl. Graag uw naam, adres en woonplaats vermelden, en of u het blad als drukwerk in de bus of als nieuwsbrief in de mail wilt ontvangen.

Wilt u wekelijks nieuws over de provincie?

Snel geïnformeerd worden over actuele ontwikkelingen bij de provincie Noord-Holland? Meld u dan aan voor het digitale NH Weekbericht. Stuur een e-mail naar nhweekbericht@noord-holland.nl.

COLOFON

N-H is een uitgave van de provincie Noord-Holland en verschijnt éénmaal per kwartaal. Alle foto's © provincie Noord-Holland tenzij anders vermeld

REDACTIE Otte Beeksmas, Annoesjka Brohm, Ebru Eryigit, Ellen Hinskens, Jelle van de Kamp, Annie van Til (hoofdredacteur) en John Stroetenga (coördinator).

DRUK Xeroxmediaservices

SECRETARIAAT

Provincie Noord-Holland,
t.a.v. Redactie N-H, Postbus 3007,
2001 DA Haarlem
E-mail: nieuwsredactie@noord-holland.nl
Website: www.noord-holland.nl

ABONNEMENTEN

N-H wordt kosteloos toegezonden aan relaties van de provincie Noord-Holland. Wijzigingen: abonnementen@noord-holland.nl

OPLAGE

4300 exemplaren