

Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 28 augustus 2018
Portefeuillehouder(s) : Wethouder Bolderdijk
Portefeuille(s) : Openbare ruimte en bodemdaling
Contactpersoon : W. Visser
Tel.nr. : 8635
E-mailadres : visser.w@woerden.nl

Onderwerp:

Projectplan 'Fase 3 Gebiedsperspectief Veenweiden in beweging'

Kennisnemen van:

Het projectplan 'Fase 3 Gebiedsproces Veenweiden in beweging'

Inleiding:

Fase 1 en 2

Rondom de Van Teylingenweg speelt, vanwege de slappe ondergrond en de beperkte wegbreedte, een aantal zaken. Weggebruikers klagen over de staat van de weg en de veiligheid. In samenwerking met gebiedspartners is er daarom in 2016 een gebiedsproces gestart (Agrologistiek pilot Van Teylingenweg 16R.00592) In dit gebiedsproces (ingedeeld in 5 fasen) wordt gekeken naar slimmere oplossingsrichtingen voor mobiliteit en infrastructuur in het veengebied. Inmiddels zijn fase 1 en 2 afgerond. De resultaten hiervan staan in bijlage 1.

Nieuwe balans

De resultaten van fase 2 zijn bekeken net als de tussentijdse ontwikkeling op het gebied van beleid (bodemdaling, duurzaamheid, Omgevingswet), CO₂-uitstoot door bodemdaling, innovatiekracht (onderwaterdrainage, natte teelten) en financiering (fase 3 en Rijk). Er is een nieuwe balans opgemaakt. Het idee is dat nog niet alle huidige knelpunten, kansen en ambities volledig in beeld zijn. Om een voldoende gedragen visie te ontwikkelen, moet het participatieproces met de ondernemers en inwoners sterker ontwikkeld worden.

Inhoudelijk is de conclusie dat de eerdere vraagstelling voor het gebiedsproces wat breder moet worden benaderd. De focus blijft nog steeds gericht op de aan bodemdaling gerelateerde knelpunten in het gebied. Naast logistiek wordt ook gekeken naar de kansen die er liggen om met de ondernemers en gebruikers van het gebied een perspectief te ontwikkelen voor de economische vitaliteit van het gebied op lange termijn.

Het bijgevoegde projectplan 'Fase 3 Gebiedsproces Veenweiden in beweging' betreft dus een aangepast vervolg op het eerder gestarte gebiedsproces. Het geeft ook concrete invulling aan de doelstelling voor het buitengebied uit het Actieplan Bodemdaling 2050.

Kernboodschap:

Opgaven

De opgave voor Fase 3 heeft twee dimensies:

- 1) Inhoudelijke opgave: het komen tot een gedragen lange termijn (2050) toekomstperspectief op bodemdaling en agrologistiek. Waarbij de balans gevonden moet worden tussen economische belangen en maatschappelijke opgaven. Het resultaat van deze opgave is een viertal ontwikkelprincipes voor het gebied waar eigenaren, gebruikers en overheden concreet aan de slag kunnen gaan.
- 2) Procesmatige opgave: om te komen tot bovenstaande agenda, moet een samenwerking plaats vinden met inwoners en ondernemers van het gebied. Waarbij het uitgangspunt is dat er gewerkt wordt in de geest van de Omgevingswet.

Het eindresultaat van Fase 3 is een gedragen (door ondernemers, inwoners en overheden) lange termijn (2050) toekomstperspectief/agenda op bodemdaling en agrologistiek.

Mijlpalen Fase 3

Om tot het gewenste eindresultaat van deze fase te komen zijn mijlpalen bepaald, zie tabel 1.

Tabel 1: Mijlpalen fase 3 'Gebiedsproces Veenweiden in beweging'

Mijlpalen	
1	Participatieaanpak (proces)
2	Manifest door het gebied: wensbeeld
3	Afwegingskader, indicatoren & kosten en baten & kennisdocument
4	Circa vier uitgewerkte ontwikkelroutes
5	Gezamenlijk perspectief/agenda op bodemdaling en transport 2050 (producten)
6	Bouwstenen voor omgevingsvisies- en plannen

Argumentatie

De redenen voor gemeente Woerden om te participeren in dit gebiedsproces zijn:

- Al jarenlang is de kwaliteit van de Van Teylingenweg onderwerp van discussie in het gebied. De dialoog binnen het gebiedsproces leidt tot een gedragen toekomstbestendige oplossing voor de infrastructuur voor gebruik, inpassing in het landschap en het beheer en onderhoud.
- Een gezamenlijk toekomstperspectief geeft handelingsperspectief voor alle gebruikers in het door bodemdaling onderhevige veenlandschap om, indien nodig, tijdig andere keuzes te maken.
- Het gebiedsproces steekt in op opgavegericht en gebiedsgericht werken. Niet de overheden bepalen het toekomstbeeld, maar de ondernemers en gebruikers in samenwerking met overheden. Dit vergroot de draagkracht en ook de daadwerkelijk uitrollen van de acties uit de agenda.
- Er is geen garantie dat het op langere termijn mogelijk blijft om overal in dit gebied op dezelfde manier als nu te boeren/ondernemen. Door tijdig handelingsperspectieven te bieden voor de bedrijfsvoering kunnen desinvesteringen worden voorkomen.
- Voor overheden, waaronder de gemeente, geldt dat met een gedragen koers ook samenhang in beleid kan worden gecreëerd zodat inwoners en ondernemers hierop kunnen vertrouwen.
- Door voorgaande punten ontstaat continuïteit en dat bevordert de economische vitaliteit in het buitengebied.
- De uitkomsten van dit gebiedsproces leveren direct bouwstenen op voor de omslag naar de Omgevingswet.
- Er is door ontwikkelingen in beleid en kennis (innovaties) nu momentum om de problematiek van bodemdaling en agrologistiek in het gebied samen met de gebiedspartners op te pakken.
- Door te investeren in het landelijke en regionale netwerk is deze samenwerking tussen overheden zowel op inhoud als financieel mogelijk geworden. Dit betekent dat gemeente Woerden met een beperkte eigen bijdrage een toekomstagenda voor het buitengebied kan ontwikkelen.
- Daarnaast zijn er momenteel kansen op het gebied van grootschalige financiering en toepassing van onderwaterdrainage en andere vormen van aangepaste landbouw voor dit gebied. Door nu al te werken aan een toekomstperspectief kan ook snel geanticipeerd worden als deze kansen concreter worden.

Communicatie

Als eerste mijlpaal wordt de participatieaanpak uitgewerkt, inclusief een communicatieplan voor de besturen, betrokken bij het gebiedsproces, de omgeving, gebiedspartners en overige gebieden met gelijke

vraagstukken. Het gebiedsproces is nadrukkelijk ook een leeromgeving.

Financiën:

De kosten voor het proces worden gezamenlijk gedragen door gemeente Woerden, Provincie Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en Provincie Zuid-Holland (zie tabel 2). De bijdrage van provincie Zuid-Holland is een onderdeel uit de Subsidieverlening project Maatregelenpakket Gebiedsgericht Werken AGW (17R.00739).

Tabel 2 Dekking kosten Fase 3 Gebiedsproces Veenweiden in beweging

DEKKING	Bijdrage		totaal	%
	2018	2019		
Cofinanciering				
Gemeente Woerden	€ 16.000	€ 15.000	€ 31.000	10%
Provincie Utrecht			€ 95.000	31%
<i>Integraal Gebiedsontwikkelingsprogramma (IGP)</i>	€ 28.000	€ 28.000		
<i>Programma Aanpak Veenweiden (AVP)</i>	€ 39.000			
HDSR			€ 30.000	10%
<i>Bedrag</i>	€ 7.500	€ 7.500		
<i>In kind</i>	€ 7.500	€ 7.500		
Provincie Zuid-Holland (Gebiedsgericht werken)	€ 90.000	€ 60.000	€ 150.000	49%
DEKKING PER JAAR	€ 188.000	€ 118.000		
TOTALE DEKKING		€ 306.000		100%

In 2018 wordt de bijdrage van gemeente Woerden gedekt uit FCL 6.210.00.25 (Ontwikkeling veengebied en Ruimtelijke adaptatie). De bijdrage voor 2019 moet gedekt worden uit de begroting duurzaamheid. De definitieve besluitvorming hierover vindt plaats tijdens de begrotingsbehandeling in het najaar van 2018.

Vervolg:

Op 6 september 2018 wordt het projectplan bestuurlijk vastgesteld door gedeputeerde Pennarts-Pouw van de provincie Utrecht, Hoogheemraad De Jong van HDSR en wethouder Bolderdijk van gemeente Woerden. Met een persbericht wordt dit moment gecommuniceerd.

Informeren Gemeenteraad

Uit het op korte termijn op te stellen participatieaanpak (mijlpaal 1) zal de nadere betrokkenheid van de raad duidelijk worden. De gemeenteraad wordt door het college in ieder geval middels raadsinformatiebrieven op de hoogte gehouden van de voortgang in het proces.

Bijlagen:

1. Projectplan 'Fase 3 Gebiedsperspectief Veenweiden in beweging', geregistreerd onder corsanummer: 18i.04022

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruisbergen MBA



De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer



Projectplan

Fase 3 Gebiedsperspectief Veenweiden in beweging



Dit projectplan is op xx augustus 2018 goedgekeurd door:

Ambtelijk opdrachtgevers

Saskia van Gool
Afdelingshoofd Provincie Utrecht
XX augustus 2018

Eric Haddink
Afdelingshoofd HDSR
XX augustus 2018

Jessica Rateland
Teammanager Gemeente Woerden
XX augustus 2018

Inhoud:

1. Aanleiding en huidige situatie
2. Opgaven
3. Resultaat en werkproces fase 3
4. Projectorganisatie
5. Communicatie
6. Kansen, risico's, draagvlak
7. Kostenoverzicht
8. Vervolgstappen

1. Aanleiding en huidige situatie

1.1 Inleiding

Dit projectplan "Veenweiden in Beweging" gaat over een vernieuwde aanpak van gebiedsgericht werken. Het vernieuwende zit in de participatieve aanpak, die aansluit op de nieuwe Omgevingswet. Het is een onderdeel van een lopend traject om te komen tot een toekomstbestendig buitengebied. Dit projectplan heeft betrekking op de derde fase waarin met de bewoners en andere belanghebbenden een visie op het gebied wordt opgesteld.

Tabel 1: Fasen gebiedsproces Veenweiden in beweging

Fase 1: Startnotitie: procesafspraken voor het zoeken naar oplossingsrichtingen.
Fase 2: Verkenningfase: feiten en fabels in beeld en omgevingsanalyse
Fase 3: Oplossingsrichtingen onderzoeken
Fase 4: Voorkeursrichting vaststellen en commitment vastleggen bij stakeholders
Fase 5: Concretiseren van voorkeursrichting

Fase 1 en 2 zijn nu afgerond. In deze fase 3, die eind 2019 wordt afgerond, gaat het om de verdieping van aangedragen oplossingsrichtingen en deze in samenhang met de lange termijn trends nader te onderzoeken. Het vervolg is een fase waarin de definitieve besluitvorming plaatsvindt (fase 4) en de implementatie (fase 5).

Sinds het gebiedsproces is gestart hebben zich diverse maatschappelijke ontwikkelingen voorgedaan waardoor nu opnieuw is gekeken naar het gewenste proces voor de vervolgfase. Zodat voor de betrokken partijen helder is wat de randvoorwaarden en uitgangspunten zijn voor de nieuwe fase, er opnieuw commitment is, en er een gedeeld beeld is van de te realiseren doelen en mijlpalen.

Hoofdstuk 1 blikt terug op het voorgaande proces en de opmaat naar fase 3. Hoofdstuk 2 gaat in op de opgave van fase 3 van het gebiedsproces en hoofdstuk 3 gaat in op de gewenste resultaten en het werkproces om die te bereiken. Hoofdstuk 4 behandelt de projectorganisatie en hoofdstuk 5 de communicatie. In hoofdstuk 6 worden de risico's en kansen benoemd en in hoofdstuk 7 en 8 komen, respectievelijk de financiën en vervolgstappen, aan bod.

1.2 Aanleiding gebiedsproces 2016



Het gebiedsproces speelt zich af rond de Van Teylingenweg. De grenzen worden bepaald door De Grecht (westzijde), de N463 (noordzijde), de N212 (oostzijde) en het dorp Kamerik en de oost-west georiënteerde verkaveling (zuidzijde).

In dit gebied van ongeveer 1.785 hectare wonen en werken 40 melkveehouders en 50 andere ondernemers aan de 6,5 km lange weg. (zie kaart met gebiedsgrens rechts).

Rondom de Van Teylingenweg speelde bij aanvang van het gebiedsproces een aantal zaken. De kwetsbaarheid van de huidige infrastructuur heeft zijn oorsprong in de slappe, bodemdalinggevoelige ondergrond en de bijbehorende verkaveling en watersysteem. Weggebruikers klaagden over de staat van de weg en de veiligheid. De wegen in het bodemdalinggevoelige veenweidegebied zijn aangelegd in een tijd dat vooral landbouwverkeer over de weg reed, met lichtere voertuigen dan nu. De tijden zijn veranderd, landbouwmachines en vrachtwagens zijn zwaarder en breder geworden. Dit, in combinatie

met de zettingsgevoelige ondergrond, zorgt ervoor dat de weg vanaf het Oortjespad tot aan de Woerdense Verlaat weer toe was aan groot onderhoud. De landbouw deelt de weg met veel andere gebruikers waaronder kwetsbaar fietsverkeer. Steeds vaker zijn er signalen dat gebruikers elkaar letterlijk in de weg zitten. Met overlast en gevaarlijke situaties tot gevolg.

Naast zorgen waren er ook ambities. Ondernemers in het gebied maken toekomstplannen en de Stuurgroep Landbouw van Utrecht-West wilde onderzoeken of de tijd rijp is voor een kavelruil om de landbouwstructuur te verbeteren. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden gaat een nieuw peilbesluit nemen en wil, samen met andere overheden en gebruikers, bodemdaling remmen. Gemeente Woerden wil ook meer grip op de bodemdalingsproblematiek om de beheerkosten voor de openbare ruimte ook in de toekomst beheersbaar te houden en wil ook dat het buitengebied vitaal en leefbaar blijft. De verwachting was dat deze ontwikkelingen samen het gebied veranderen, bijvoorbeeld doordat andere eisen aan het landgebruik en de infrastructuur worden gesteld.

De initiatiefnemers Gemeente Woerden, Provincie Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), LTO Noord (afdeling Woerden) en de Gebiedscommissie Utrecht-West waren het met elkaar eens dat er actie nodig was. Het oplossen van uitdagingen rond logistiek en mobiliteit draagt bij aan de leefbaarheid van het gebied, evenals de aantrekkelijkheid voor recreanten. Het zou ook een verbetering van het vestigingsklimaat voor alle ondernemers inhouden. Minder transport spaart kosten voor de boer en is goed voor het imago van de landbouw. Iedereen heeft belang bij veilig verkeer en als belastingbetaler hebben we ook belang bij lagere kosten van aanleg en beheer van wegen zo stelden de partijen.

De initiatiefnemers verwoordden de ambitie voor het gebiedsproces als volgt:

Er is behoefte aan een kosteneffectieve aanleg en beheersituatie en veilig gebruik van de Van Teylingenweg in een gebied waar ruimte is voor ondernemers, bewoners en recreanten. Waarbij duidelijkheid is over de verdeling van kosten en baten. Bij ogenschijnlijk ongewenste of tegenstrijdige oplossingen ligt de insteek nadrukkelijk op de vraag 'hoe kan het wel'.

Wenselijke effecten:

- Een geaccepteerd resultaat omdat het proces klopt. Extra regelgeving is niet wenselijk.
- Een toekomstbestendige weg als onderdeel van het economisch perspectief voor ondernemers.
- Een veilige ontsluiting voor gebruikers van de weg.
- Kosten voor beheer en onderhoud van de weg zijn in balans ten opzichte van wegen in de kern van Woerden.
- Inzicht in de verdeling van kosten en baten door gebruikers en beheerders van de weg.
- Oplossing bestendig tegen bodemdaling en klimaatverandering.
- Bijdragen aan de ontwikkeling van het landschap, waarbij ook aandacht is voor goede oplossingen die misschien minder goed in het bestaande landschap passen.
- Een leeromgeving voor andere gemeenten en de gebiedscommissie Utrecht-West te zijn.

Op 3 november 2016 stelden de partijen het "Plan van Aanpak: Oplossingsrichtingen voor de combinatie van weggebruikers en agrologistiek in de veenweidegebieden (d.d. 12-09-2016)" vast en besloten om onder regie van de gebiedscommissie te starten met fase 2 optie RE:PEAT¹ (Fase 1 bestond uit het opstellen van het plan van aanpak, zie bijlage 1). Op verzoek van de bestuurders is toen ook de titel aangepast van Agrologistiek Van Teylingenweg naar Veenweiden in Beweging. Er werd door de gebiedscommissie een externe projectleider aangesteld en die is in het gebied aan de slag gegaan.

¹ RE:PEAT is ontwikkeld door Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Tygron en het Copernicus Instituut, in samenwerking met de STOWA, de provincie Zuid-Holland, TAUW, het LEI, Alterra, Deltares en het PBL. HET is een digitaal instrument waarmee de gebruiker snel, visueel en interactief bodemdaling en inundaties berekenen en communiceren. Daarbij brengt het de kosten van maatregelen helder in beeld.

1.3 Resultaten fase 2

In 2017 zijn de volgende resultaten bereikt:

- Tijdens een bijeenkomst van het Dorpsplatform is het project voorgesteld aan belanghebbenden. Het Dorpsplatform is een goede partner gebleken met goede ingangen in het gebied.
- Bewoners van het gebied hebben met de wegbeheerder van de gemeente Woerden een schouw gehouden en afspraken gemaakt over onderhoud en communicatie voor de korte termijn. De afgesproken wegwerkzaamheden zijn uitgevoerd.
- Het project Veengebied in beweging is nu ambtelijk goed ingebed en afgestemd met ontwikkelingen bij gemeente (planning groot onderhoud), waterschap (peilbesluit, waterberging) en provincie (kavelruil).
- Met een kleine groep gebiedsexperts zijn knelpunten en oplossingsrichtingen in kaart gebracht. Daarbij is RE:PEAT ingezet om de discussie te ondersteunen.
- Met een groep boeren is er een avond gepraat over kansen en beperkingen van oplossingsrichtingen in het gebied en op kaart gezet.
- Paul Roncken (onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie Utrecht) is inmiddels aangehaakt bij dit project.
- De gebiedscommissie Utrecht-West heeft onderzoeken naar kavelruil en mobiliteit uitgezet die veel duidelijkheid kunnen geven over effectiviteit van oplossingen. De eerste resultaten daarvan zijn positief.
- Met een zes jongeren (18-28 jaar) uit het gebied is een jongerenmanifest opgesteld. Dit manifest willen ze graag aanbieden aan de bestuurders van gemeente, waterschap en provincie.
- Met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Erfgoed is besproken hoe de ruimtelijke kwaliteit en het cultuurhistorisch erfgoed kunnen worden meegenomen in een afwegingssysteem. De heer Hein Kuiper is contactpersoon.
- Op een openbare bijeenkomst van Dorpsplatform Kamerik hebben 60 bewoners van het gebied hun voorkeur voor ideeën gegeven.
- Provincie Zuid Holland stemde in met een subsidie voor het vervolgproces vanuit het programma gebiedsgericht werken. Ook vanuit gemeente Woerden, HDSR en de provincie is cofinanciering beschikbaar gesteld.
- Als resultaat van fase 2 is een koersdocument opgesteld, waarin opgehaalde wensen en ideeën voor een volgende fase 3, zijn weergegeven (zie bijlage 2).

Door beperkte capaciteit konden er in 2017 minder resultaten worden geboekt dan vooraf verwacht wat ook tot vertraging in het verdere proces heeft geleid.

1.4 Tussentijdse ontwikkelingen

Beleidsontwikkelingen

Ondanks de beperkende factoren is gebleken dat er in het gebied vanuit ondernemers en inwoners betrokkenheid is bij de gestelde problematiek en kansen die er in het gebied liggen. Daarnaast is door snelle beleidsontwikkelingen op het gebied van bodemdaling, duurzaamheid en de Omgevingswet nog meer urgentie ontstaan om in concrete gebieden met elkaar aan de slag te gaan.

Gemeente Woerden stelt bijvoorbeeld het actieprogramma 'Bodemdaling' vast als onderdeel van een integraal Duurzaamheidsprogramma. Hierin staat dat het gebruik van de wegen en de landbouwpercelen in het buitengebied is aangepast aan de kenmerken van de (veen)bodem (belasting, routes, veiligheid, drukdrainage, andere teelten). HDSR besluit, zoals hiervoor aangegeven, de waterpeilen in het veenweidegebied met 25% minder te gaan verlagen en stimuleert de aanleg van o.a. onderwaterdrainage in het landelijk gebied als maatregelen om bodemdaling te remmen. Provincie Utrecht werkt aan de Landbouwvisie en een perspectief bodemdaling en via subsidieregelingen ondersteunt de provincie diverse innovatieprogramma's en pilots.

CO₂-uitstoot door bodemdaling

De discussie over CO₂-uitstoot vanuit de veengebieden heeft geleid tot het feit dat er de komende jaren fors ingezet wordt om bodemdalingremmende maatregelen te nemen in het landelijk gebied. HDSR heeft vooruitlopend daarop al besloten de waterpeilen in delen van haar beheergebied met 25% minder te laten dalen om bodemdaling te remmen. Maatregelen als onderwaterdrainage en overstappen op natte teelten zijn mogelijkheden voor agrariers om zich op deze nieuwe omstandigheden aan te passen. Maar ook slimme kavelruil of andere verkeersroutes kunnen bijdragen aan een positieve transitie.

Voortgestuwd door de economische ontwikkelingen voor (agrarische) ondernemers, het beleid om te anticiperen op klimaatverandering, bodemdaling, duurzaam waterbeheer en de energietransitie, is dit het moment om met elkaar aan de slag te gaan. Deze beweging wordt de komende jaren door het Rijk verder gestimuleerd met investeringsbijdrages zo is de verwachting.

Innovatiekracht

In en rondom het gebied zijn nu al allerlei pilots en innovatieprogramma's actief om op allerlei verschillende aspecten van bodemdaling, energie, gesloten kringloop en duurzaam waterbeheer een positieve ontwikkeling op gang te krijgen bij ondernemers. De pilots rondom onderwaterdrainage worden met grote belangstelling gevolgd door ondernemers en overheden, net als de ontwikkelingen op het gebied van natte teelten. Het traject Energie Neutrale Landbouw houdt zich bezig met het klimaatneutraal maken van de sector en de Proeftuin Veenweiden kijkt bijvoorbeeld naar het verbeteren van de waterkwaliteit i.c.m. bodemdalingremmende maatregelen.

Financiering

Om Veenweiden in Beweging ook een vervolg te kunnen geven is in 2017 en begin 2018 gewerkt aan het organiseren van financiering. Een mooie bijdrage van € 150.000 van Provincie Zuid-Holland via het samenwerkingsverband Alphen, Gouda en Woerden is een goede opsteker. De benodigde cofinanciering wordt geleverd door gemeente Woerden, HDSR en Provincie Utrecht. Vanwege de financiële verantwoording richting provincie Zuid-Holland is besloten de financiële administratie van het gebiedsproces bij gemeente Woerden te beleggen.

Vooruitlopend in Woerden

Gemeente Woerden pakt in 2018 vooruitlopend op de uitvoering van fase 3 een aantal onderdelen op:

- Het starten van een levenscycluskostenberekening om de kosten voor de verschillende aangedragen verkeersopties uit te rekenen (uitvoering door Sweco);
- Het inplannen van onderhoudswerkzaamheden aan de Van Teylingenweg. In 2017 zijn de meest kwetsbare plekken al aangepakt. Gebruikers van het gebied willen echter niet een heel visietraject afwachten voordat groot onderhoud wordt gepleegd. Bestuurlijk is ingestemd met een reguliere opknappbeurt van de Van Teylingenweg zodat deze weer circa 10 jaar meegaat. De uitkomsten uit het gebiedsproces kunnen dan meegenomen worden in de volgende onderhoudscyclus.
- Aanvullende verkeersstellingen in het gebied, zodat er een goed beeld is van het lichte en zware transport in het gebied.

1.5 Vraagstukken fase 3

Nieuwe balans

De resultaten van fase 2 en de tussentijdse ontwikkelingen zijn bekeken en er is een nieuwe balans opgemaakt. Het idee is dat nog niet alle huidige knelpunten, kansen en ambities volledig in beeld zijn en dat het participatieproces sterker ontwikkeld moet worden om een voldoende gedragen visie te ontwikkelen. De innovaties zijn er wel maar het is onbekend wat de ondernemers in het gebied hier nu mee doen en wat ze ervan vinden.

Inhoudelijk is de conclusie dat de eerdere vraagstelling voor het gebiedsproces wat breder moet worden benaderd. De focus blijft nog steeds gericht op de aan bodemdaling gerelateerde knelpunten in het gebied. Naast logistiek wordt ook gekeken naar de kansen die er liggen om

met de ondernemers en gebruikers van het gebied een perspectief te ontwikkelen voor de economische vitaliteit van het gebied op lange termijn. De logisitek speelt hier logischerwijs ook een rol in, net als de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid.

Een aantal vraagstukken die in fase 3 aan de orde staan in onderstaande paragrafen uitgewerkt. Op sommige vragen kan door onderzoek een vrij letterlijk antwoord verkregen worden, sommige dienen als startpunt voor een discussie en andere vragen worden naar verwachting vertaald naar een transitieplan in de tijd.

1.5.1 Verbetering veiligheid en daarmee leefbaarheid

In fase 3 moet er een verdiepingsslag komen op de door het gebied aangedragen ideeën voor aanvullende/verbeterde verkeersoplossingen. De kwetsbaarheid van de huidige infrastructuur heeft zijn oorsprong in de slappe, bodemdalinggevoelige ondergrond en de bijbehorende verkaveling en watersysteem. De smalle wegen zijn niet zomaar te verbreden. Dit tast het landschap en de cultuurhistorie aan. Net als het aanleggen van nieuwe wegen. Dit kan bovendien ook weer extra verkeersactiviteit en onveiligheid met zich mee brengen.

Invalshoeken om deze verdiepingsslag te maken zijn 'minder, lichter en slimmer transport':

- *Gaat de ontwikkeling naar de circulaire/gesloten kringloop boerderij het aantal verkeersbewegingen afnemen?*
- *Welke circulaire ontwikkelingen zijn kansrijk en hoe denken de ondernemers hierover?*
- *Kan het aantal huiskavels toenemen door een doorlopende ruilverkaveling? Hierdoor is ook minder transport nodig. Mogelijk dat dit in combinatie met de ontwikkelingen onder het 1.5.2 Economisch perspectief kansrijk is.*
- *Zijn er ondernemingen in het gebied die gezien hun logistiek wellicht beter elders gevestigd kunnen zijn?*
- *Kan er met kleiner en lichter transport worden gereden? Niet alleen door de ondernemers zelf maar ook door de toeleveranciers en afnemers.*
- *Welke oplossingen passen de omliggende gemeente in het groen hart toe en in hoeverre is het mogelijk/wenselijk hier op regionale schaal afspraken over te maken zodat het voor toeleveranciers en afnemers helder is van (niet) kan in het veenweidegebied?*

1.5.2 Economisch perspectief

Het waterschap wil de bodemdaling in 2050 met tenminste 25% vertragen ten opzichte van het huidige tempo. Dit kan alleen behaald worden door een goede samenwerking met andere overheden, agrariërs en particulieren. Bodemdaling is namelijk een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid

In het verleden volgde het oppervlaktewaterpeil de bodemdaling. De drooglegging bleef hierdoor gelijk. In 2017 heeft het waterschap echter de startnotitie bodemdaling veenweide 'elke centimeter telt' aangenomen. Hierin staat dat de het oppervlaktewaterpeil de bodemdaling maar voor 75 procent volgt. Hierdoor worden de agrariërs en particulieren uit een gebied gestimuleerd om maatregelen te treffen die leiden tot minder bodemdaling.

Om minder bodemdaling te behalen, wordt de kracht in het gebied benut door pilots bij agrariërs te ondersteunen en spelen in op nieuwe initiatieven. Hierdoor wordt kennis opgedaan die wordt gedeeld met het gebied. Het waterschap participeert in diverse proeven met onderwaterdrainage (infiltratiebuizen). Het doel is het in beeld brengen van de effecten van deze vorm van 'drainage' op de bodemdaling, de waterkwaliteit en het waterbeheer.

Voor meer informatie zie; <https://www.hdsr.nl/beleid-plannen/veenweide/>.

Vragen die in Fase 3 in het gebied aan de orde kunnen komen zijn:

- *Wat is de differentiatie in het gebied en hoe snel gaat de bodemdaling?*
- *Herkennen de ondernemers in het gebied deze ontwikkelingen?*
- *Is dit een belangrijke factor voor hun toekomstperspectief voor het bedrijf?*
- *Welke mogelijkheden zien de ondernemers om hiermee om te gaan?*
- *En aan welke termijnen denken ze dan?*

- Zijn er belemmeringen voor een eventuele aanpassing (wet-regelgeving, financiën, beschikbare grond etc)?
- Zien ondernemers samenwerking als een kans of juist als belemmering voor deze ontwikkelingen?
- En los van de bodemdaling: welke ruimtelijke en bedrijfsmatige ontwikkelingen spelen er in het gebied?

1.5.3 Ondergrondse infrastructuur

In/langs de lintwegen in het veenweidegebied liggen ook allerlei nutsvoorzieningen, zoals (druk)riolering, drinkwatervoorzieningen en de telecomunicatiekabels. Deze ondergrondse infrastructuur is gevoelig voor zetting en daarmee schade en neemt bovendien ondergronds de nodige ruimte in beslag.

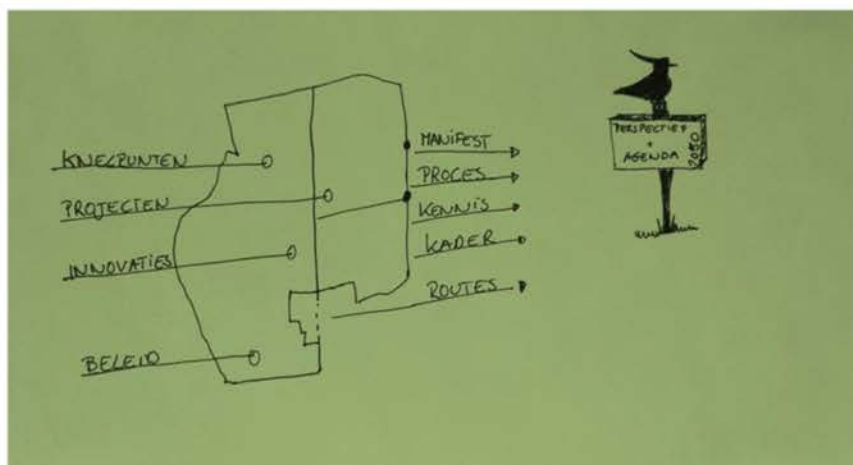
- Als het buitengebied de slag gaat maken naar een gesloten kringloop kan het aantal leidingen in de ondergrond misschien verminderen.
- Door bij het duurzaam aanpakken van wegrenovaties gelijk deze infra te bundelen ontstaat mogelijk meer ruimte voor een andere inrichting.
- Als bij de energietransitie gekozen wordt voor zonnenvelden en windmolens betekent dit ook een toename van kabels en leidingen in het gebied. Bij de aanleg hiervan dient rekening gehouden te worden met de veranderende waterpeilen in het gebied en de autonome bodemdaling. Daarnaast biedt de aanleg van deze leidingen de kans om alles in de ondergrond gelijktijdig te bundelen.

1.5.4 Landschap en recreatie

Bij het ontwikkelen van een lange termijn perspectief voor het gebied is het belangrijk om ook de kwaliteit van het landschap in ogenschouw te houden. Zoals de cultuurhistorische waarde van het gebied, leegstaande agrarische bebouwing, behoud van de weidevogels in het gebied en natuurontwikkeling. Recreatie wordt ook een steeds belangrijker factor van betekenis in het gebied. Zowel voor passanten als voor vergaderlocaties en overnachtingsvoorzieningen. Dit stelt allemaal eisen aan het gebied.

1.5.5 Gebiedsproces

Geconstateerd is dat er in de huidige situatie een mix is van knelpunten, lopende projecten, beleidsontwikkelingen en wensen vanuit de overheden, maar ook van inwoners van het gebied. De kunst is daar waar mogelijk knelpunten in de lopende projecten mee te nemen en vervolgens vanuit de overheden en gebruikers van het gebied toe te werken naar een perspectief voor de lange termijn met een agenda/routekaart hoe daar te komen. Dit biedt ondernemers en inwoners duidelijkheid in welke richting het gebied zich ontwikkelt. Overheden kunnen de met elkaar afstemde koers in een omgevingsvisie vastleggen, eventueel in combinatie met een set aan benodigde regels, financiële ondersteuning en experimenteerterruimte.



Figuur 1: Schets stappen gebiedsproces

2. Opgaven

Als we voorgaande samenvatten dan zijn er in het gebied twee duidelijk knelpunten gesignaleerd. Enerzijds vanuit de boeren/ondernemers/gebruikers en de gemeente de problematiek rondom de agrologistiek (leefbaarheid, veiligheid en betaalbaarheid). Anderzijds vanuit de overheden is dit de problematiek rondom bodemdaling. Deze knelpunten leiden uiteindelijk naar één opgave om tot een integrale agenda te komen om het wensbeeld te bereiken. Deze opgave heeft twee dimensies.

2.1 Toekomstperspectief 2050

De inhoudelijke opgave is het komen tot een gedragen lange termijn (2050) toekomstperspectief/agenda op bodemdaling en agrologistiek. Daarbij is de uitdaging een balans te vinden tussen economische belangen en de maatschappelijke opgaven, zoals de effecten van zwaar landbouwverkeer op de veiligheid van fietsers in het gebied, duurzame oplossingen voor infrastructuur en energie, landbouw en het waterbeheer, de daling van de bodem en de klimaatverandering, behoud van het landschap en de behoefte aan recreatie en biodiversiteit. Kansrijke nieuwe verdienmodellen en innovaties in de ketens kunnen daarbij zorgen voor andere oplossingen en inrichtingswensen. Dit resulteert in een viertal ontwikkelprincipes voor het gebied waar eigenaren, gebruikers en overheden concreet mee aan de slag kunnen.

Fase 3 start met het vaststellen van een gezamenlijk manifest waarin het wensbeeld voor het gebied verwoord staat. De resultaten van fase 2 vormen daarvoor de input.

2.2 Co-creatie met het gebied

De procesmatige opgave voor het gebied is om door middel van co-creatie met inwoners en ondernemers bovenstaande agenda met ontwikkelroutes te ontwikkelen. Uitgangspunt voor deze procesmatige opgave is het werken in de geest van de Omgevingswet. Daarmee is dit gebiedsproces een pilot/leeromgeving voor betrokken overheden.

Op een aantal punten is dit proces vernieuwend en anders dan eerdere gebiedsprocessen in het landelijk gebied.

- Het is een vorm van cocreatie waarin bewoners, ondernemer en overheden samen integrale oplossingen bedenken;
- Er wordt onderzoek gedaan naar innovatieve oplossingsrichtingen voor actuele maatschappelijke opgaven;
- Er is geen sprake van keiharde top down overheidsdoelen, zoals hectares natuur;
- Overheden nemen de resultaten als uitgangspunt voor omgevingsvisies in plaats van andersom;
- Overheden vertalen wensbeeld, ontwikkelroutes en agenda in beleid en instrumenten;
- Ambities overheid worden verbonden met ambities ondernemers en bewoners;
- Het is een leerproces voor overheden hoe om te gaan met Omgevingswet.

3. Resultaat en werkproces fase 3

3.1 Herijking fasen

Met de herijking van de opgaven voor het gebied wordt ook de inhoud van de stappen 3 t/m 5 zoals deze in de inleiding zijn genoemd bijgesteld. In tabel 2 staan de nieuwe fasen vermeld.

Tabel 2 Stand van zaken fasen Veenweiden in beweging

Fase	Titel	Klaar
1	Startnotitie: procesafspraken voor het zoeken naar oplossingsrichtingen.	Afgerond
2	Verkenningfase: feiten en fabels in beeld en omgevingsanalyse	Afgerond
3	Gebiedsperspectief Veenweiden in beweging	Q4 2019
4	Routekaart opstellen met het gebied en pilots	Q2 2020
5	Implementatie in beleid (o.a. omgevingswet)	Q2 2021
6	Uitvoering routekaart	Doorlopend

3.2 Mijlpalen, werkpakketten en planning fase 3

Fase 3 levert een zestal mijlpalen op met daarbinnen diverse werkpakketten als producten. Het is mogelijk dat het accent van de inhoudelijke werkpakketten onder mijlpaal 2 gedurende het proces nog aangepast wordt. Een en ander is namelijk afhankelijk van de wensen uit het gebied en de lessons learned en vervolgvragen uit pilots en studies.

Tabel 3 Mijlpalen, werkpakketten en planning

Mijlpalen	2018		2019			
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1 Participatieaanpak (proces)						
a Methoden vergelijken, bv Theory U of MKDH en vorm kiezen						
b Ondersteunende instrumenten vergelijken, bv RE:PEAT en kiezen						
c Uitgewerkte stakeholderanalyse + infographic						
d Communicatieplan						
e Overheden, inwoners en ondernemers zijn aan Fase 3 verbonden door een ondertekend afsprakenkader voor het participatieproces (het gebied en bestuurders)						
a Voorbereiden overleggen opgaveteam en stuurgroep						
2 Manifest door het gebied: wensbeeld						
a Opstellen, toetsen en vaststellen manifest						
3 Afwegingskader, indicatoren & kosten en baten & Kennisdocument						
a Een 'kaartenbak' voor goede informatie over het (toekomstige) gebied						
b Infographic/factsheets van bestaande oplossingen						
c Een infographic van pilots en studies (waar, wat en wie)						
d Factsheets/kaarten van resultaten uit al lopende pilots en studies						
e Onderzoeken (factsheets)						
1. Haalbaarheidsstudie volumeverkleining/gewichtsbepaling melktransport						
2. Pva praktijkproef melktransport (inclusief businesscase en financiering)						
3. Minder infra buitengebied (bv IBA's)						
4. Lichter, slimmer transport: oplossingen + ervaring op smalle wegen						
5. Zoetwater vraag gebied						
6. Aanvullende vragen uit het gebied						
f Afwegingskader & indicatoren ontwikkelen						
g Uitwerken kosten en baten						
4 Circa vier uitgewerkte ontwikkelroutes						
a Bijeenkomsten (met 5 O's), inclusief MKBA proces						
b Schrijf/ontwerp proces						
5 Gezamenlijk perspectief/agenda op bodemdaling en transport 2050 (producten)						
a Opstellen perspectieven vaststellen met gebied en overheden						
6 Bouwstenen voor omgevingsvisies- en plannen						
a Set aan juridische bouwstenen						

3.3 Korte beschrijving mijlpalen

1 Participatieaanpak

Deze mijlpaal heeft tot doel om vooraf heldere afspraken en verwachtingen met elkaar te bedenken en vast te leggen. Zodat er echt sprake is van co-creatie door en met het gebied. En tegelijk biedt het ook een inkadering doordat de spelregels duidelijk zijn en het traject niet verzand in onsamenhangende bouwstenen en initiatieven.

2 Manifest

Dit manifest is een beknopte/puntsgewijze weergave van het gedeelde wensbeeld dat inwoners, ondernemers en overheden voor het gebied hebben op de afgesproken thema's en opgaven. De betrokkenen stellen dit manifest samen vast en daarmee geeft dit richting aan de ontwikkelroutes en het perspectief 2050.

3 Afwegingskader en kennisdocument

Een verdiepingsslag op de verschillende opgaven in het gebied is nodig om tot afgewogen ontwikkelroutes te komen. Tegelijk is er ook al veel kennis beschikbaar en lopen er al initiatieven. Daarom start dit onderdeel met het bieden van overzicht en inzicht. Om vervolgens de onderzoeksvragen aan te scherpen en onderzoek uit te voeren. Deze gezamenlijk resultaten vatten we samen in een kennisdocument. Deze vorm is ook makkelijk deelbaar met andere gebieden in Nederland die voor eenzelfde vraagstuk staan.

Ook zal er een afwegingskader met indicatoren, kosten en baten worden uitgewerkt. Zodat de haalbaarheid en betaalbaarheid van opties kunnen worden gewogen.

4 Ontwikkelroutes

De kennis en het afwegingskader wordt ingezet om ontwikkelroutes te ontwikkelen. Denk hierbij aan meer- of beperktere transportroutes, de mate van bodemdaling en drooglegging van het gebied, diverse mogelijkheden voor anders boeren. Voorlopig is het uitgangspunt vier ontwikkelroutes te maken.

5 Perspectief

De ontwikkelroutes worden omgezet naar een perspectief voor het gebied. Dit is een soort agenda: welke maatregelen wil het gebied waar gaan nemen, wat moet er gebeuren om dit mogelijk te maken, wie is er op de verschillende paden aan zet?

6 Bouwstenen voor omgevingsvisie

Uit mijlpaal 5 volgen ook acties voor de overheden. Het laatste resultaat biedt bijvoorbeeld bouwstenen voor het opstellen van de gemeentelijke omgevingsvisie en het gemeentelijk omgevingsplan

4. Projectorganisatie

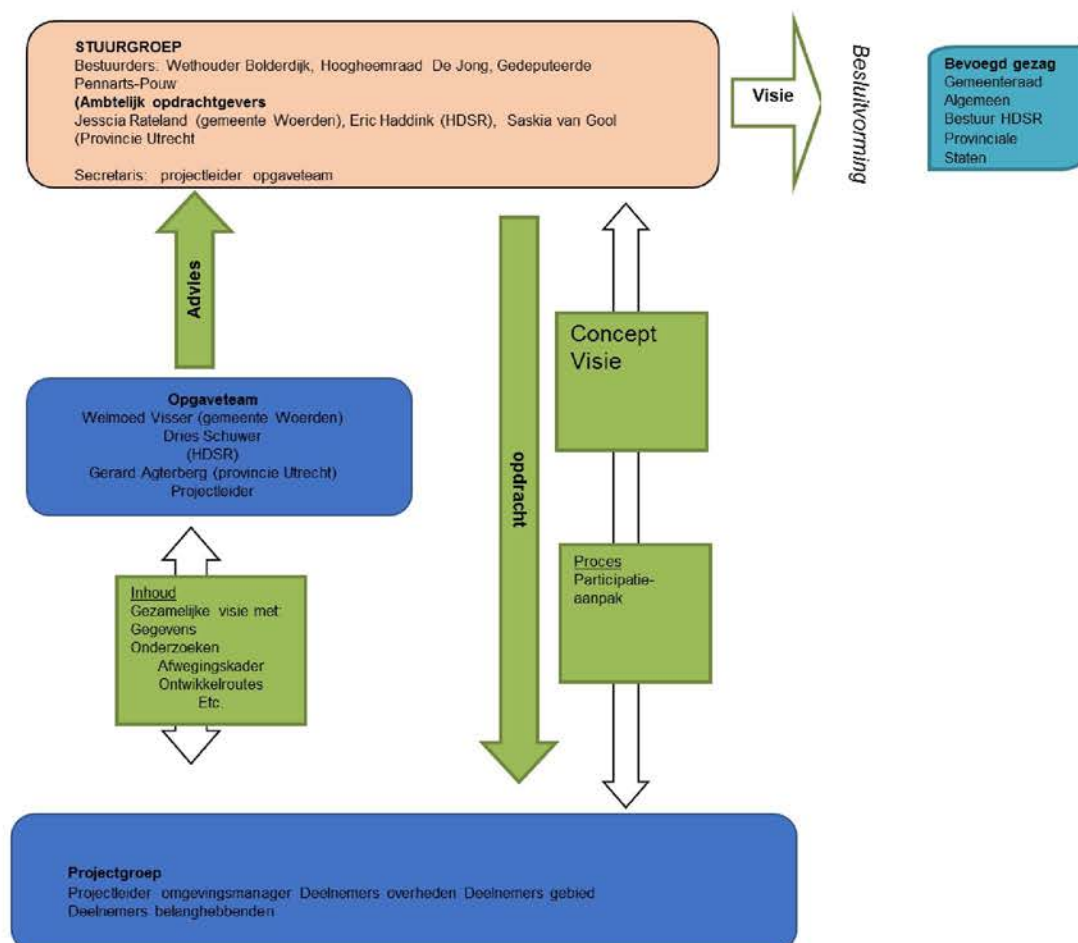
4.1 Organisatie op hoofdlijnen

De stuurgroep van dit gebiedsproces bestaat uit de financiers van fase 3, te weten Gemeente Woerden, HDSR en Provincie Utrecht. Provincie Zuid-Holland is medefinancier maar de afspraak is dat gemeente Woerden via het samenwerkingsverband Alphen, Gouda, Woerden hiervoor de financiële verantwoordelijkheid draagt. Gemeente Woerden fungeert daarom ook als opdrachtgever richting derden namens de partijen.

Voor de dagelijkse aansturing van fase 3 is er een opgaveteam onder leiding van Gemeente Woerden. Deelnemers van dit opgaveteam zijn de projectleiders vanuit de drie overheden, de projectleider van het gebiedsproces, de omgevingsmanager en indien gewenst een gast (stakeholder, onderzoeker of innovator).

De regie over het gebiedsproces is de verantwoordelijkheid van de onafhankelijk projectleider (inhuur). Hij/Zij wordt hierbij ondersteunt door een strategisch omgevingsmanager van het Programmabureau Utrecht-West. Deze is de sparringspartner voor de projectleider. Aan het gebiedsproces nemen alle stakeholders deel, ook de betrokken overheden.

In figuur 2 is de organisatie weergegeven. In de volgende paragrafen worden de verschillende organisatieonderdelen toegelicht.



Figuur 2 Organisatiestructuur fase 3 Veenweiden in beweging

4.2 Stuurgroep

Bestuurlijke opdrachtgevers

De bestuurlijke vertegenwoordigers van Provincie Utrecht (gedeputeerde mevr. Pennarst-Pouw), HDSR (hoogheemraad dhr. B. de Jong) en Gemeente Woerden (dhr. Bolderdijk) dragen samen de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het project.

De stuurgroep is de opdrachtgever voor het gebiedsproces. Ze legt financiële verantwoording af en vertaalt de gebiedsvisie en de daarin geschetste ontwikkelroutes naar voorstellen voor de gemeenteraad, het algemeen bestuur van HDSR en de Utrechtse provinciale staten. Daarnaast is de stuurgroep actief betrokken bij het afstemmen van het gebiedsproces op lopende en nieuwe wetgeving en nieuw beleid.

Een andere rol van de stuurgroep kan er uit bestaan dat ze er op toeziet dat wanneer een bestuurder deelneemt aan een activiteit in het gebiedsproces dit ook gedragen is in het betreffende college van gemeente, waterschap of provincie.

Ambtelijke opdrachtgevers

De ambtelijk opdrachtgevers van Provincie Utrecht, HDSR en Gemeente Woerden vormen samen de formele interne opdrachtgever van het opgaveteam. Indien nodig vormen zij het 1e escalatiepad in geval van knelpunten.

Tabel 4 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden Stuurgroep

Rol	Taken	Verantwoordelijkheden	Bevoegdheden
Bestuurlijke opdrachtgevers	Besluitvorming en bijsturing proces	Zorgen dat het gebiedsproces goed verloopt.	Mandaat namens besturen.
Ambtelijke opdrachtgevers	Besluitvorming op inhoudelijk, procesmatig en bedrijfsmatig vlak en tijdige de-escalatie.	Verantwoording afleggen aan bestuurlijke opdrachtgevers over proces- en projectresultaat	Bijsturen mijlpalen en budget

4.3 Opgaveteam

Het projectteam wordt gevormd door de projectleiders van de drie opdrachtgevende overheden, de projectleider van het gebiedsproces en de omgevingsmanager van het programmabureau Utrecht-West.

Dit opgaveteam vormt de verbinding tussen het gebiedsproces en de drie opdrachtgevende organisaties. De projectleiders van de drie overheden zorgen voor interne afstemming, benodigde informatie en/of medewerking van collega's. Zij dragen ook zorg voor het tijdig informeren van de eigen ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgever wanneer nodig. Het opgaveteam adviseert de stuurgroep.

De projectleider van gemeente Woerden bereidt de overleggen van het opgaveteam voor. Verslaglegging van de vergadering wordt bij tourbeurt door een van de deelnemende partijen opgepakt. Het opgaveteam besluit gezamenlijk over de inhoud van de werkpakketten en de wijze van uitvoering hiervan.

4.4 Gebiedsteam Veenweiden in Beweging

De gemeente Woerden stelt namens het opgaveteam een onafhankelijk projectleider aan die zorg draagt voor een goed verloop van het gebiedsproces. Deze projectleider rapporteert over de voortgang van het gebiedsproces in het opgaveteam en bereidt besluitpunten over het gebiedsproces voor. De projectleider wordt ondersteund door een omgevingsmanager. De taak van de omgevingsmanager is om de projectleider te ondersteunen in de aanpak van het proces op strategisch niveau. Hoe de stakeholders te betrekken, resultaten zichtbaar te maken

en de diverse bestuurslagen betrokken te houden. Daarnaast draagt de omgevingsmanager zorg voor de communicatie binnen het gebiedsproces Veenweiden in Beweging. Deze communicatieuitingen worden afgestemd met de communicatieadviseurs van de drie opdrachtgevende overheden via het opgaveteam.

Iedere projectleider/partij draagt zorg voor tijdige nakoming van zijn deel van de werkzaamheden binnen het project. Indien vertraging ontstaat en de planning niet kan worden gehaald waardoor de kans bestaat dat ook andere werkzaamheden binnen het project vertraging oplopen, dan informeren partijen elkaar daar over, om schade zoveel mogelijk te voorkomen. Indien een van de partijen blijvend in gebreke blijft wordt opgeschaald naar de ambtelijke opdrachtgevers en indien nodig naar het bestuurlijk overleg.

Tabel 5 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden Opgave team en Gebiedsteam

Rol	Taken	Verantwoordelijkheden	Bevoegdheden
Projectleiders overheden	Strategische inbreng gebiedsproces, projectbeheersing	Opstellen PVA, lezen stukken, inbreng in projectgroepoverleggen, koppeling van initiatieven/projecten/ontwikkelingen uit eigen organisatie Scope, tijd, geld, risico's, informatie, documentatie, rapportage.	Agenderen, besluitvorming proces, interne afstemming organisatie
Projectleider Woerden	Penningmeester en inkoop	Draagt zorg voor de financiën van het project. Maakt en beheert afspraken rond innen, uitgaves en verantwoording uitgaves. Is voorzitter van het projectteam, bereid het bestuurlijk overleg voor met voorzitter van stuurgroep.	Interne afstemming op financiën en op aanbestedingsprocessen.
Projectleider gebiedsproces	Uitvoeren van het gebiedsproces, afstemmen projectteam en bijdragen aan bestuurlijk overleg.	Draagt zorg voor een zorgvuldig gebiedsproces met bijbehorende communicatie en afstemming met projectteam	Binnen de gestelde kaders voor het gebiedsproces communiceren met alle stakeholders, ideeën/inspiratie/voorstellen bespreken. Analyseren en signaleren aan het projectteam
Omgevingsmanager	Maatschappelijke inbedding project	Communicatie gebiedsproces en startegisch begeleiden projectleider gebiedsproces	Analyseren en signaleren aan projectleider en opgaveteam
Gebiedsvertegenwoordigers	Inbreng in gebiedsproces	Inhoudelijke en procesmatige bijdragen en afstemming met achterban.	Analyseren, signaleren en bijsturen binnende kaders van het participatieproces..

4.5 Ondersteunend aan projectteam

Collega's van de betrokken organisaties leveren input aan het gebiedsproces. Daarnaast leveren de organisaties ondersteuning bij de communicatie over toon en timing van communicatiemomenten.

Onderstaande rapportage afspraken gelden voor deze fase van het gebiedsproces:

- Opgaveteam: drie wekelijks teamoverleg.
- Overleg interne ambtelijke opdrachtgevers: twee maal per jaar.
- Overleg bestuurlijke opdrachtgever: twee maal per jaar.
- Voortgangsrapportage (per kwartaal)

5. Communicatie

5.1. Communicatieplan

De omgevingsmanager stelt eind Q3/begin Q4 een communicatieplan op waarin staat hoe en wanneer de mijlpalen en belangrijkste resultaten (werkpakketten) gecommuniceerd en gevierd worden.

De regie van de communicatie ligt bij de omgevingsmanager. De woordvoerder is de projectleider van het gebiedsproces Veenweiden in Beweging.

5.2. Basisboodschap over het project die de partijen kunnen gebruiken

Het waterschap HDSR, de gemeente Woerden en de provincie Utrecht gaan samen met het gebied aan de slag om een gedragen toekomstvisie op bodemdaling en agrologistiek te maken.

Een gebiedsvisie met toekomstbestendige oplossingen die recht doen aan de ambities van ondernemers én richting geeft aan de maatschappelijke opgave van duurzaam gebruik en beheer van water, bodem, infra, landschap en biodiversiteit. Het eerste gebied voor deze gebiedsgerichte aanpak is het gebied rond de Van Teylingenweg in Kamerik.

5.3. Doel van de communicatie

- Een beweging van vernieuwend denken en doen in gang zetten rondom de problematiek van infrastructuur in de veenweiden
- Betrekken van de lokale stakeholders bij het ontwikkelen van oplossingen
- Gebiedsproces profileren in deelnemende organisaties (ambtelijk en bestuurlijk)
- Gebiedsproces koppelen aan ontwikkelingen in kader van de nieuwe Omgevingswet
- Mijlpalen vieren

5.4. Communicatiestrategie

- Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande communicatiekanalen
- Altijd de context vermelden: project X is onderdeel van Programma Aanpak Veenweiden, etc (inclusief de andere financieringsprogramma's)
- Alle partijen/co-financiers in beeld en gebruik logo's bij communicatie uitingen
- Bij communicatie uitingen wordt als het gaat om het programma aanpak Veenweiden gebruik gemaakt van de kernboodschap over het programma (zie inzet hieronder)
- Erik Jansen, Renske Klein en Miriam Jonker zijn agenda lid van het Opgaveteam

Bij de communicatie wordt altijd vermeldt:

Het project wordt gefinancierd vanuit het Programma Aanpak Veenweiden van de provincie Utrecht. Dit programma heeft onder andere als doel bodemdaling af te remmen, duurzame landbouw en duurzaam waterbeheer te krijgen in het veenweidegebied. Daarnaast dragen Provincie Utrecht (Integraal Gebiedsontwikkelingsprogramma IGP), gemeente Woerden (actieprogramma Bodemdaling), HDSR en provincie Zuid-Holland bij.

6. Kansen, risico's, draagvlak

- Kans van slagen van het project(proces)

Kamerik kent al een goed georganiseerd dorpsplatform met een eigen visie op de toekomst. Dit maakt de kans van slagen van het proces groter. De eigen visie geeft ook een goede start omdat deze tegenover de lange termijn ambities van de overheden geplaatst kan worden.

Vanuit het collectief Rijn, Vecht en Venen zijn er ook gesprekken tussen agrariërs gestart onder de titel Polderkennis op Peil. Hierin bespreken ondernemers onder andere hoe om te gaan met duurzaam waterbeheer. Deze poldergesprekken bieden een goede ingang om het thema bodemdaling te bespreken.

Er is nu een momentum omdat de overheden zich aan het voorbereiden zijn op de omgevingsvisie, de transitie doormaken naar gebiedsgericht en opgavegestuurd werken en voor de uitdaging staan om een duurzame regio te worden. Dit betekent ook dat vanuit verschillende afdelingen en lagen betrokkenheid is bij de uitkomsten en leerervaring van dit gebiedsproces.

In het gebiedsprocessen gaat het vaak over tegenstrijdige feiten en belangen. Zo wordt vaak gezegd dat bodemdaling niet als een probleem wordt gezien door boeren of dat bewoners zich eerst bewust moeten worden van de een probleem of opgave (energietransitie, klimaatverandering). Door samen te onderzoeken naar feiten, fabels en belangen overbruggen we de tegenstrijdigheden.

- Inhoudelijke kansen die benut worden door het project uit te voeren ('bijvangst')

Een kansrijke ontwikkeling is dat in dit landelijke gebied een gebiedscoöperatie ontstaat. Kamerik en Kanis bieden daarvoor een goede schaal. In een dergelijke cooperatie werken boeren en bewoners samen aan een duurzaam inrichting en beheer van een gebied. En mogelijk ontstaan er hierdoor ook kansen om investeerders te interesseren om te participeren in de ruilverkaveling. Om net dat tijdelijke financiële vangnet te zijn in de transitie van stoppende bedrijven en herverdeling/verkoop van land en gebouwen. Een dergelijke cooperatie is ook in staat om met HDSR over waterbeheer te praten. Bijvoorbeeld als het gaat om grootschalige aanleg van onderwaterdrainage. Voorstel is om in de gezamenlijke agenda (eindproduct fase 3) ook aandacht te geven aan samenwerkingsvormen ten behoeve van de de uitvoering.

Door dit gebiedsproces wordt ook duidelijk welke juridische en planologische beperkingen er zijn om innovaties en nieuwe gebruiksvormen in het gebied mogelijk te maken. De komst van de Omgevingswet maakt het mogelijk om meer ruimte te creëren voor initiatieven uit het gebied.

- Risico's die het project(proces) kunnen bemoeilijken

De eerste mijlpaal van het gebiedsproces is het participatie document. Die geeft de kaders weer voor mate van participatie. Co-creatie betekent dat de participatie zich uitstrekt tot het besluitvormende niveau (meebeslissen op de participatieladder). Het risico is dat de gemeenteraad hiermee niet akkoord gaat. Dat zal vertragend werken op het proces omdat het participatie document dan weer heroverwogen moet worden. De verwachtingen over wie nu uiteindelijk de beslissingsbevoegdheid heeft over bepaalde maatregelen kunnen verschillen. Dit moet voldoende helder ondervangen worden in het participatie ontwerp.

Feiten en meningen kunnen in een dergelijk proces met veel partijen en belangen snel door elkaar heen lopen. De projectleider van het gebiedsproces moet daarom vanaf het begin gelijktijdig partijen (=meningen: macht) en feiten (=onderbouwing: kracht) onderscheiden.

Door invloeden van buitenaf kan het zijn dat snelle besluitvorming wordt gewenst. Dit kan het proces en het draagvlak schaden. Een manier om dit te voorkomen is om met divergentie- en convergentieslagen te werken (verbreden en dan weer trechteren) met een samenvatting van de status/

Een risico kan zijn dat er gedurende het proces onduidelijkheid ontstaat over de afbakening van de visie/het perspectief. Er worden in het gebied namelijk ook andere gebiedsprocessen opgestart, zoals de kavelruil en het peilbesluitproces.

Dit kan betekenen dat het gebiedsproces te veel verbreed of juist teveel versmald. Door aan het voorkant gezamenlijk een toetsingskader te maken (manifest) en te werken met een cyclisch proces kan dit worden voorkomen. Daarnaast is het van belang om een duidelijk onderscheid te maken tussen deze korte termijn ontwikkelingen en de lange termijn visie voor 2050.

Als het Dorpsplatform een belangrijke positie krijgt in het proces kan het zijn dat belangenorganisaties zich achtergesteld voelen. In de eerste fase, bij het opstellen van het participatie document besteden we aandacht aan de positie van deze organisaties.

Het kan zijn dat de overheden te weinig capaciteit leveren in het gebiedproces. De urgentie wordt te weinig gevoeld om hier tijd voor vrij te maken. Of er is onvoldoende regie. Om dit te ondervangen zijn worden er projectleiders aangesteld per overheid met de taak deze inbreng en coördinatie te leveren. Wordt hieraan onvoldoende gehoor aan gegeven is er een escalatiepad naar de ambtelijk opdrachtgevers.

- Draagvlak bij de doelgroep en bij andere betrokkenen.

Door het betrekken van alle stakeholders bij het opstellen van het manifest is er een gezamenlijk startpunt. Dit vergroot de kans op betrokkenheid bij het toewerken naar gewenste eindbeeld.

Er kan een spanning ontstaan tussen de individuele belangen van ondernemers en inwoners in het gebied en het collectieve maatschappelijke belang. Het manifest verwoordt de gezamenlijke opgave voor het gebied, daar kan steeds naar teruggegrepen worden. Door verschillende ontwikkelroutes te maken is er ook ruimte voor diversiteit in maatregelen en oplossingen.

7. Kostenoverzicht

7.1 Kostenraming

In tabel 6 is de kostenraming uitgewerkt. Per werkpakket staat een bedrag gereserveerd. Dit bedrag is inclusief inhuur van de projectleider van het gebiedsproces, de kosten voor middelen, inhuur van derden (bv onderzoek) en de rapportagekosten. De inzet van de betrokken ambtenaren, inclusief de omgevingsmanager, is voor kosten van de betrokken overheden. De uren zijn niet apart geraamd.

Tabel 6: Kostenraming werkpakketten gebiedsproces

Mijlpalen	Kosten	
	2018	2019
1 Participatieaanpak (proces)		
a Methoden vergelijken, bv Theory U of MKDH en vorm kiezen	€ 2.500	
b Ondersteunende instrumenten vergelijken, bv RE:PEAT en kiezen	€ 2.500	
c Uitgewerkte stakeholderanalyse +infographic	€ 6.000	
d Communicatieplan	€ 5.000	
e Overheden, inwoners en ondernemers zijn aan Fase 3 verbonden door een ondertekend afsprakenkader voor het participatieproces (het gebied en bestuurders)	€ 7.500	
a Voorbereiden overleggen opgaveteam en stuurgroep	€ 5.000	€ 7.500
2 Manifest door het gebied: wensbeeld		
a Opstellen, toetsen en vaststellen manifest	€ 7.500	
3 Afwegingskader, indicatoren & kosten en baten & Kennisdocument		
a Een 'kaartenbak' voor goede informatie over het (toekomstige) gebied	€ 10.000	
b Infographic/factsheets van bestaande oplossingen	€ 5.000	
c Een infographic van pilots en studies (waar, wat en wie)	€ 5.000	
d Factsheets/kaarten van resultaten uit al lopende pilots en studies	€ 20.000	
e Onderzoeken (factsheets)		
1. Haalbaarheidsstudie volumeverkleining/gewichtsbeperving melktransport	€ 10.000	€ 15.000
2. Pva praktijkproef melktransport (inclusief businesscase en financiering)		€ 15.000
3. Minder infra buitengebied (bv IBA's)	€ 5.000	€ 10.000
4. Lichter, slimmer transport: oplossingen + ervaring op smalle wegen	€ 5.000	€ 10.000
5. Zoetwatervraag gebied		€ 15.000
6. Aanvullende vragen uit het gebied		€ 30.000
f Afwegingskader&indicatoren ontwikkelen	€ 5.000	€ 5.000
g Uitwerken kosten en baten		€ 15.000
4 Circa vier uitgewerkte ontwikkelroutes		
a Bijeenkomsten (met 5 O's), inclusief MKBA proces	€ 7.500	€ 35.000
b Schrijf/ontwerpproces		€ 15.000
5 Gezamenlijk perspectief/agenda op bodemdaling en transport 2050 (producten)		
a Opstellen perspectief en vaststellen met gebied en overheden		€ 10.000
6 Bouwstenen voor omgevingsvisies- en plannen		
a Set aan juridische bouwstenen		€ 15.000
SUBTOTAAL	€ 108.500	€ 197.500
TOTAAL		€ 306.000

Als gedurende het werkproces blijkt dat de inhoudelijke kennisbehoefte wijzigt en dus ook een verschuiving in de werkpakketten ontstaat, dan verandert ook het kostenplaatje. Het opgaveteam rapporteert dit aan de ambtelijk opdrachtgevers en de bestuurders en verwerkt wijzigingen in de kwartaalrapportages.

7.2 Financiële dekking

In tabel 7 is de financiële dekking voor het project weergegeven. De drie betrokken overheden leveren een financiële bijdrage aan het project. Daarnaast levert provincie Zuid-Holland een bijdrage aan dit gebiedsproces. In 2018 wordt het grootste deel van deze geldstromen ter beschikking gesteld. Een deel van dit geld komt ten goede voor de uitvoering in 2019.

Tabel 7 Financiële dekking fase 3 Veenweiden in beweging

DEKKING	Bijdrage	
	2018	2019
Cofinanciering		
Gemeente Woerden	€ 16.000	€ 15.000
Provincie Utrecht		
<i>Integraal Gebiedsontwikkelingsprogramma (IGP)</i>	€ 28.000	€ 28.000
<i>Programma Aanpak Veenweiden (AVP)</i>	€ 39.000	
HDSR		
<i>Bedrag</i>	€ 7.500	€ 7.500
<i>In kind</i>	€ 7.500	€ 7.500
Provincie Zuid-Holland (Gebiedsgericht werken)	€ 90.000	€ 60.000
DEKKING PER JAAR	€ 188.000	€ 118.000
TOTALE DEKKING		€ 306.000

7.3 Financiële administratie

Inrichting en controle

Gemeente Woerden is de penningmeester van het gebiedsproces en daarmee verantwoordelijk voor een goede administratie en financiële verantwoording. De financiële middelen vanuit Provincie Zuid- Holland worden via het samenwerkingsverband Alphen, Gouda en Woerden ter beschikking gesteld aan dit gebiedsproces. Onderling spraken de gemeenten af dat Alphen aan den Rijn de penvoerder is van het totale subsidiebedrag. Dit houdt in dat er een financiële verantwoording afgelegd moet worden aan Alphen aan den Rijn (accountantscontrole).

Dit betekent dat de financiële administratie dusdanig moet worden ingericht dat inkomsten en uitgaven op een ordentelijke manier kunnen worden gecontroleerd.

Door middel van het opleveren van kwartaalrapportages is er met regelmaat toezicht op de inkomsten en uitgaven en kunnen wijzigingen worden bijgesteld.

Overschot

Als blijkt dat na afronding van het gebiedsproces niet het gehele budget is benut, dan wordt het geld naar rato weer verdeeld over de financiers van het project.

Tekort

Als blijkt tussentijds blijkt dat de uitgaven hoger uit gaan vallen dan begroot dan zijner twee opties:

- Het aantal werkpakketten naar beneden bijstellen (minder doen)
- De financiële ruimte vergroten.

Deze opties worden onderbouwd en opgenomen in de kwartaalrapportages om te bespreken met de ambtelijk opdrachtgevers.

Als blijkt dat er niet tijdig is bijgestuurd en de uitgaven vallen achteraf hoger uit dan is dit een verantwoordelijkheid van de drie betrokken overheden (Gemeente Woerden, HDSR en provincie Utrecht). Het tekort wordt dan ook naar rato aangevuld.

8. Vervolgstappen

Na een succesvolle afronding van fase 3 wordt de gebiedsvisie in fase 4 uitgewerkt in een routekaart. Hiervoor wordt bij aanvang eerst weer een Projectplan opgesteld. Mogelijk dat andere partijen hierbij in de lead zijn.

Oplossingsrichtingen voor de combinatie van weggebruikers en agrobiologie in de veenweidegebieden

Plan van aanpak door: Roelof Westerhof (Veenweiden Innovatiecentrum / ORG-ID), Welmoed Visser en Durk Jellema (gemeente Woerden), Henk van Hardeveld (HDSR), Koen van Rooijen (provincie Utrecht) en Jos Geenen (Gebiedscommissie Utrecht-West).

Definitief 12-9-2016

Inhoud

Inhoud	1
1 Inleiding	2
1.1 Niet meer van deze tijd	2
1.2 Omdenken naar kansen	2
2 Initiatief voor concrete casus	4
2.1 Wat is de urgentie rond de Van Teylingenweg?	4
2.2 Waarom zijn de knelpunten nog niet eerder opgepakt?	5
2.3 Wat is de ambitie?	6
3 Overwegingen bij de aanpak	8
4 Fasering	9
5 Stappenplan en begroting Fase 2	12
5.1 Faseringsoptie met RE:PEAT	12
5.2 Investeringsvoorstel optie met RE:PEAT	13
5.3 Fasering optie traditioneel gebiedsproces met kaarten	14
5.4 Investeringsvoorstel optie traditioneel gebiedsproces met kaarten	15
6 Organisatie	15
Bijlage Memorandum Landbouwverkeer	16

1 Inleiding

1.1 Niet meer van deze tijd

De wegen in het veenweidegebied zijn aangelegd in een tijd dat vooral landbouwverkeer over de weg reed, met lichtere voertuigen dan nu. De tijden zijn veranderd, landbouwmachines en vrachtwagens zijn zwaarder en breder geworden en de landbouw deelt de weg met veel andere gebruikers. We horen steeds vaker dat gebruikers elkaar letterlijk in de weg zitten. Met overlast en gevaarlijke situaties tot gevolg. Gemeenten geven aan dat beheer van wegen in veengebieden steeds duurder wordt en dat dit ten koste dreigt te gaan van investeringen in leefbaarheid en economische ontwikkeling van kleine kernen. Bestuurders kunnen steeds moeilijker uitleggen waarom relatief veel geld in beheer en onderhoud van wegen gaat zitten, terwijl bestaande oplossingen steeds slechter werken. Dit bleek bijvoorbeeld tijdens de Bijeenkomst Landbouwverkeer die de provincie Utrecht op 30 november 2015 organiseerde.

De provincie Utrecht heeft de belangrijkste knelpunten op een rij gezet (Van Rooijen, 2015; Zie bijlage).



1.2 Omdenken naar kansen

Naast zorgen zijn er ook ambities. Als problemen rond logistiek en mobiliteit worden opgelost neemt de leefbaarheid van het gebied en de aantrekkelijkheid voor recreanten toe. Het vestigingsklimaat voor alle ondernemers verbetert. Gemeenten kunnen besparingen op uitgaven aan wegbeheer gebruiken om te investeren in de leefbaarheid van kleine kernen. Minder transport spaart kosten voor de boer en is goed voor het imago van de landbouw. Iedereen heeft belang bij veilig verkeer en als belastingbetaler hebben we ook belang bij lagere kosten van aanleg en beheer van wegen.

We staan in het veenweidegebied dus voor de uitdaging om te komen tot een kosteneffectieve aanleg en beheersituatie en veilig gebruik van infrastructuur in de veenweiden. Waar ruimte is voor ondernemers, bewoners en recreanten. Waarbij duidelijkheid is over de verdeling van kosten en baten. En waar mensen aan oplossingen werken vanuit de insteek 'hoe kan het wel'.

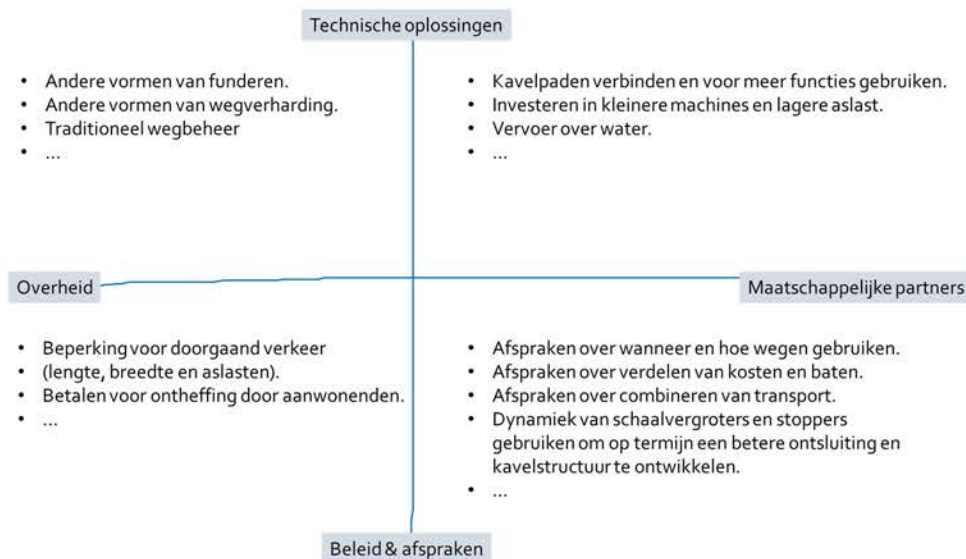
Bij aanleg en beheer denken we niet alleen aan wegen maar ook aan het watersysteem. Scenario's die voortkomen uit het proces hebben per definitie een effect op de inrichting van het watersysteem en daarmee ook op de bodemdaling. Daarbij valt te denken aan waterpeilen, waterberging, hoogwatervoorzieningen, waterkwaliteit, bruggen, duikers en stuwen. Maar ook aan het faciliteren van bestaande en nieuwe functies in het gebied. We proberen daarbij ook de koppeling te maken met het 'Waarderingsonderzoek Veenweiden (2015)' dat inzoomt op de waardering voor landschap, ecologie en cultuurhistorie in dit gebied.

De provincie Utrecht en het Veenweiden Innovatiecentrum inventariseerden een aantal kansrijke oplossingen voor mobiliteit en beheer van de wegen in het veenweidegebied (zie verslag Strategische Tafel Agrologistiek van 21 december 2015 en Van Rooijen, 2015).

2 Initiatief voor concrete casus

De provincie Utrecht, de gemeente Woerden, de Gebiedscommissie Utrecht-West, HDSR, het VIC en LTO Noord nemen het initiatief om in concrete gebieden ervaring op te doen om het probleem van mobiliteit en infrastructuur aan te pakken.

Als eerste casus is gekozen voor het gebied rond de Van Teylingenweg. Rond deze weg komen namelijk de meeste genoemde knelpunten samen. De weg is hard toe aan groot onderhoud. De bestuurders van gemeente Woerden willen graag, voordat de zoveelste reconstructie wordt uitgevoerd, eerst meer inzicht hebben in de verhouding tussen kosten voor het in gebruik houden van deze weg en de baten die de gebruikers van deze weg (landbouwverkeer, andere lokale ondernemers, bewoners en recreanten) er van hebben. Daarbij is nadrukkelijk de wens uitgesproken om te onderzoeken welke optimalisaties er mogelijk zijn in dit gebruik richting de toekomst. Het kan daarbij gaan om technische oplossingen maar ook om ander beleid en afspraken over gebruik van de weg, waarbij het initiatief niet altijd bij de overheid hoeft te liggen (figuur hieronder).



2.1 Wat is de urgentie rond de Van Teylingenweg?

De Grecht, de N463, de N212 en het dorp Kanis begrenzen het gebied waarin de Van Teylingenweg ligt. In dit gebied van ongeveer 1000 hectare wonen en werken 18 melkveehouders en 19 andere ondernemers aan de 4 km lange weg. (zie figuur PM).

De Van Teylingenweg (van het Oortjespad tot N643, exclusief Mijzijde) is smal en wordt aan beide zijden begrensd door water. Het wegdek is aan onderhoud toe en ligt op dalend veen. Het laatste onderhoud is een jaar geleden uitgevoerd. Dit betrof lapwerk van het asfalt om de weg berijdbaar te houden. De weg wordt druk gebruikt en de verwachting is dat de weg na groot onderhoud volgens de reguliere methode binnen 5 -10 jaar weer aan de beurt is. Regulier onderhoud verandert bovendien, met uitzondering van de kwaliteit van het wegdek, weinig aan de onveilige situatie. Om een gevoel te krijgen van de kosten van onderhoud kunnen de volgende richtbedragen worden aangehouden:

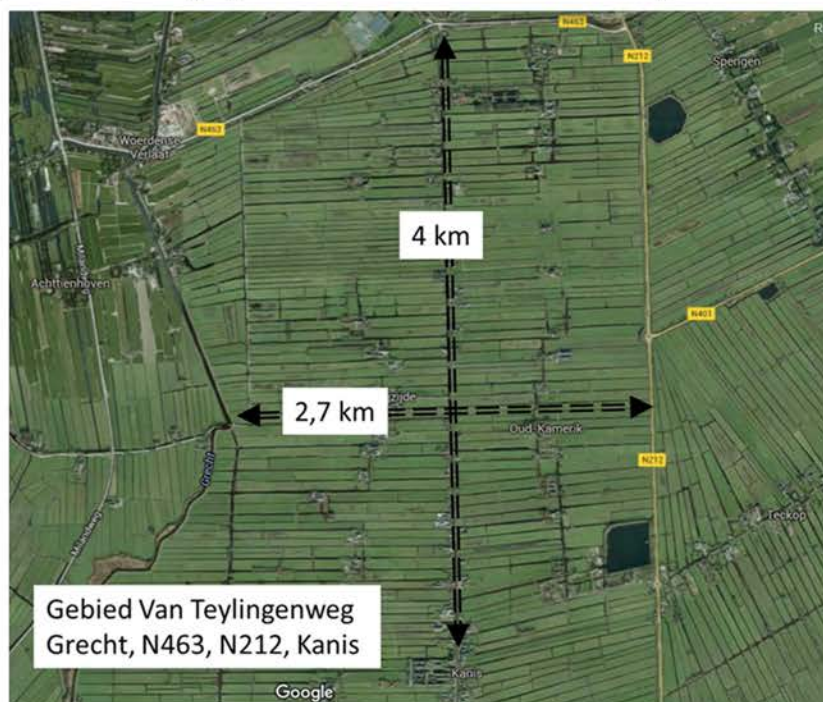
- Overlagen: € 500.000,- (eens in de 5 -10 jaar).

- Volledig reconstrueren met lichte ophoogmaterialen of eps inclusief vervangen fundering/riolering/openbare verlichting/bermen € 3.500.000,- (eens in de 15-20 jaar, waarbij tussendoor weer onderhoud aan de 'wangen' van de weg en de bermen moet worden gepleegd)

Bij de ondernemers is er onvrede over de staat van de weg en het feit dat er breedtebeperking op de weg zit. Op dit moment mag landbouwverkeer breder dan 2,20 m niet de weg op; dat betreft de meeste zwaardere voertuigen van de agrariërs, de toeleveranciers en enkele andere ondernemers langs de weg. Deze weggebruikers zijn dus eigenlijk dagelijks in overtreding. Via gremia als het dorpsplatform en soms ook rechtstreeks is deze onvrede kenbaar gemaakt bij gemeente Woerden.

De algemene trend van opschaling in de landbouw is een trend die, in combinatie met het ontbreken van opvolgers voor veel boeren, ook in deze regio gaande is. Er zal moeten worden nagedacht over een situatie dat er straks nog

maar een paar grotere boeren over zijn en dat er mogelijk in de leegstaande bebouwing alternatieve functies gaan komen. Dit betekent naar alle waarschijnlijkheid ook dat het gebruik van de weg veranderd. Deze ontwikkeling is al begonnen want naast ontsluitingsweg voor ondernemers is de Van Teylingenweg ook opgenomen in populaire wandel- en fietsroutes.



2.2 Waarom zijn de knelpunten nog niet eerder opgepakt?

Tot voor een jaar ging gemeente Woerden aan de slag met beheer en onderhoud van de wegen als de noodzaak voldoende groot was. Integrale discussies over gebruik, toekomstbestendigheid en de koppeling met gemeentelijke investeringen werden niet op die manier uitgevoerd. Gemeente Woerden is echter een andere weg ingeslagen en zoekt binnen het programma ontwikkeling veengebied juist naar manieren om structureel anders om te gaan met de gevolgen van bodemdaling. Om zodoende financieel beter in balans te komen en het gebied tegelijkertijd beter voorbereid te laten zijn op toekomstige ontwikkelingen zoals klimaatverandering, de economische ontwikkelingen en bijvoorbeeld de leefomgeving in de kernen en buitengebieden.

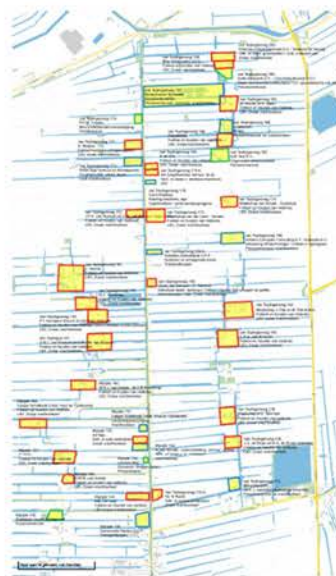
Diverse partijen vragen regelmatig aan de provincie of het landbouwverkeer op de provinciale weg mag rijden. Dit is voor de provincie juist lastig in verband met "duurzaam, veilig en doorstroming". Landbouwverkeer wordt daarom door hun snelheid (maar ook breedte) niet toegelaten op de provinciale weg behalve als er echt geen ander alternatief is om van A naar B te gaan.

Voor de (agrarische) ondernemers is er tot nu toe onvoldoende aanleiding geweest om hierover met de overheden in gesprek te gaan. Daarnaast maakt ook dat er te weinig bewijsvoering is voor eerder genoemde problematieken. De urgentie kan ook onvoldoende worden aangetoond en daarmee komt het ook minder snel in prioriteitenlijsten naar boven drijven. Terwijl de problemen wel ervaren worden.

Getallen over verkeersbewegingen ontbreken bijvoorbeeld. Het is niet bekend waar het verkeer in het gebied naar toegaat of waar het vandaan komt. We nemen nu aan dat het meeste verkeer de herkomst of bestemming in het projectgebied heeft, maar klopt deze aanname?

En als het gaat over kansen of oplossingsrichtingen ontbreekt ook kennis. Zo is er nog onvoldoende zicht op de plannen van ondernemers en bewoners in het gebied. Het maakt voor de toekomstige transportbewegingen nogal uit of boeren willen stoppen of willen intensiveren. In het laatste geval zou er meer transport van krachtvoer en mest kunnen plaatsvinden. Het is ook onbekend welke

ambities andere ondernemers hebben. Willen de groothandels uitbreiden, wat willen de twee varkensfokkers, hoe zien recreatieondernemers (camping, vakantiehuisje, hotel, kinderboerderij) hoe toekomst en wat betekent dat voor de eisen aan mobiliteit in het gebied? Kunnen en willen ondernemers zelf bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit door meer samen te werken?



- 18 melkveebedrijven
- 1 dierenhotel
- 2 varkensfokkers
- 1 psychotherapeut
- 1 caravanstalling
- 1 groothandel auto onderdelen
- 1 groothandel bouwmaterialen
- 1 verhuur en lease landbouw- en graafmachines
- 2 schapen / geitenfokker
- 1 kampeerterrein
- 1 vakantiehuisjes / appartementen
- 1 hotel
- 1 kinderboerderij
- 1 edelstenenartiest
- 1 hovenier
- 3 adviseurs (IT, organisatie, vee)

2.3 Wat is de ambitie?

De initiatiefnemers hebben uit de stakeholderbijeenkomst van november 2015 en eigen inzichten de ambitie voor het proces Agrologistiek Van Teylingenweg verwoord.

Er is behoefte aan een kosteneffectieve aanleg en beheersituatie en veilig gebruik van de Van Teylingenweg in een gebied waar ruimte is voor ondernemers, bewoners en recreanten. Waarbij duidelijkheid is over de verdeling van kosten en baten. Bij ogenschijnlijk ongewenste of tegenstrijdige oplossingen ligt de insteek nadrukkelijk op de vraag 'hoe kan het wel'.

Wenselijke effecten zijn:

- Een geaccepteerd resultaat omdat het proces klopt. Extra regelgeving is niet wenselijk.
- Een toekomstbestendige weg als onderdeel van het economisch perspectief voor ondernemers.
- Een veilige ontsluiting voor gebruikers van de weg.
- Kosten voor beheer en onderhoud van de weg zijn in balans ten opzichte van wegen in de kern van Woerden.
- Inzicht in de verdeling van kosten en baten door gebruikers en beheerders van de weg.
- Oplossing bestendig tegen bodemdaling en klimaatverandering.

- Bijdragen aan de ontwikkeling van het landschap, waarbij ook aandacht is voor goede oplossingen die misschien minder goed in het bestaande landschap passen.
- Een leeromgeving voor andere gemeenten en de gebiedscommissie Utrecht-West te zijn.

3 Overwegingen bij de aanpak

Het proces wordt opgestart met als doel dat er een gedragen oplossing komt. De traditionele manier om dit gebiedsproces aan te pakken zou zijn dat je via verschillende rondes tot een aantal scenario's komt waaruit bestuurders kunnen kiezen. Deze scenario's worden mede ontwikkeld door een ontwerpbureau dat in beeld de resultaten van bijeenkomsten vastlegt. Het door HDSR en een breed consortium van kennisorganisaties ontwikkelde RE:PEAT beslismodel biedt kansen om dit proces te versnellen en met minder bijeenkomsten een gedragen resultaat te halen en sneller consensus te bereiken.

RE:PEAT is een platform voor interactieve simulaties dat speciaal is ontworpen om gebiedsprocessen in het veenweidegebied te ondersteunen waarin gezamenlijk toekomstvarianten worden verkend. De basis voor RE:PEAT bestaat uit een virtuele 3D wereld van een veenweidegebied, dat wordt opgebouwd uit alle beschikbare data. Vervolgens wordt met de aanwezige gebiedskennis deze wereld zodanig vormgegeven dat alle betrokken gebiedspartijen op een realistische en herkenbare wijze simulatiehandelingen kunnen verrichten. De toepassing kan vervolgens worden afgestemd op de kenmerken van het gebiedsproces, waarbij per fase maatwerk mogelijk is. In een verkenningsfase kunnen bijvoorbeeld plenair de effecten van simulatiehandelingen worden verkend, waardoor gebiedskennis wordt gedeeld en (h)erkenning van de belangen en handelingsperspectieven van alle betrokken partijen ontstaat. Vervolgens kunnen in interactieve sessies in korte tijd vele uiteenlopende oplossingsrichtingen worden verkend, zodat inzicht ontstaat welke varianten op draagvlak kunnen rekenen. De winst ten opzichte van traditionele ondersteuningsmodellen voor gebiedsprocessen is dat er veel minder dure en tijdrovende analyses nodig zijn om tot een gedragen resultaat te komen.

4 Fasering

Om deze ambities te gaan concretiseren is het nodig het proces in fases op te knippen. Voor de aanpak van het vraagstuk worden de volgende fases herkend:

Fase 1: Startnotitie: procesafspraken voor het zoeken naar oplossingsrichtingen.

We stellen voor dat een onafhankelijke adviseur, samen met betrokken partijen een startnotitie opstelt waarin staat:

- Het gemeenschappelijk doel / effecten die men wil bereiken of wil voorkomen.
- Criteria voor succes van maatregelen en het samenwerkingsproces¹.
- Op welke manier en in welke rol partijen bijdragen.
- Hoe kosten en baten worden verdeeld.
- Organisatorische en procesafspraken voor het vervolg.
- Op hoofdlijnen welke oplossingsrichtingen worden onderzocht, bijvoorbeeld in de vorm van scenario's.

Planning Fase 1: vanaf 16-6-2016

Datum	Actie	Wie	Beoogd resultaat
Week 25	HDSR polsen over werken met RE:PEAT	Welmoed Visser en Roelof Westerhof	Afspraken over inzet HDSR in project. Duidelijkheid over rol van RE:PEAT en wat dat betekent voor de inzet van mensen en middelen in fase 2: verkenning en fase 3: oplossingsrichtingen onderzoeken.
Week 25	Begroting en stappenplan voor fase 2 en 3.	Welmoed Visser en Roelof Westerhof	Informatie klaar voor ambtelijke bijeenkomst Gebiedscommissie Utrecht-West (27 juni) en gesprek met Martin Schreurs (wethouder Woerden die zitting heeft in gebiedscommissie Utrecht-West).
Week 25 / week 26	Inventarisatie bestaand beleid gemeenten (In elk geval bestaand beleid gemeente Woerden en een selectie van relevante, nader te	Koen van Rooijen	Overzicht van beleid en regels van gemeenten. Voorlopig beeld: houtje – touwtje beleid van breedte- en aslastbeperkingen dat

¹ Waarbij we ook gebruik maken van de Leidraad Behoud door ontwikkeling op historische buitenplaatsen van de provincie Utrecht (2014).

	bepalen, gemeenten).		geen oplossingen biedt meer wel schijnzekerheid over aansprakelijkheden vermijden.
Week 25 / week 26 / week 27	Datum voor een bestuursoverleg tussen gebiedscommissie, Woerden en VIC regelen.	Roelof Westerhof	We hebben een datum voor na de zomervakantie. Eind augustus.
12 juli	Bestuurlijke stuurgroep Gebiedscommissie Utrecht-West	Welmoed Visser en Roelof Westerhof zorgen ervoor dat Martin Schreurs (Woerden) en Bert de Groot (HDSR, eventueel via Henk Hardeveld) het project in kunnen brengen.	Bestuurders staan positief tegenover de betrokkenheid en rol van Gebiedscommissie.
Eind september / begin oktober	Bestuurlijke bijeenkomst met Gebiedscommissie, Woerden, HDSR.	Planning voor Roelof Westerhof voor de zomer. Voorbereiding presentatie door Roelof Westerhof en Welmoed Visser.	Go voor fase 2.
Q1 2017	Fase 2 is uitgevoerd.		Duidelijke oplossingsrichtingen voorzien van informatie over kosten / baten en voor- en nadelen. Aanbevelingen over partijen, rollen en taken. Voorstel voor start fase 3 en doorkijk fase 4.

Fase 2: Verkenningsfase: feiten en fabels in beeld en omgevingsanalyse

Producten:

- Een analyse rapport met feiten en wensen, behoeften en beperkingen met daarbij een uitwerking hoe fase 3 aan te pakken.
- Een rapport met een palet aan korte termijn, middellange termijn en lange termijn oplossingsrichtingen.
- Eventueel een lijst met aanvullende onderzoeksvragen.
- Het plan van aanpak bevat twee methoden voor de aanpak van fase 2. Met RE:PEAT en een traditionele op kaartmateriaal gebaseerde aanpak.

Om met elkaar in gesprek te gaan over samenwerking en afspraken te maken, hebben partijen behoefte aan:

- Gebiedsinformatie:
 - Vervoersbewegingen in het gebied met herkomst en bestemming verkeer (landbouw, forenzen en recreatief verkeer).
 - Technische analyse van de landbouwstructuur op basis van landbouwbedrijfsgegevens. Gegevens over bedrijfsgrootte, leeftijd ondernemer en opvolging.
 - Met deskundigen een beeld schetsen van mogelijke ontwikkelingen in het gebied.
- Beelden, ambities, belangen en houding van boeren, andere ondernemers, recreanten en omwonenden.
 - → zodat we kansen en risico's van een gebiedsproces in beeld hebben en weten met welke partijen we het gesprek over samenwerken kunnen aangaan.
- Een inschatting van behoefte aan mobiliteit in het gebied voor de komende 5 – 10 jaar
 - → zodat we robuuste oplossingen voor de lange termijn kunnen maken en voorkomen dat we investeren in oplossingen die binnenkort niet meer nodig zijn.
- Haalbaarheid van innovatieve oplossingen in de context van de mogelijkheden van het gebied
 - → zodat we samen oplossingen verzinnen waar bewoners en ondernemers ook aan mee willen werken.
 - → zodat we investeren in delen van kennis en ervaringen en werken aan een gezamenlijke kennisbasis.
- Ruimte en beperkingen van verschillende beleidskaders voor oplossingen
 - → zodat we in het proces geen dingen beloven die we niet waar kunnen maken.
- Oplossingsrichtingen en op hoofdlijnen inzicht in kosten, risico's en baten, kansen van oplossingsrichtingen
 - → zodat we vanaf het begin werken aan haalbare oplossingen.
 - → zodat we een beeld hebben van haalbare oplossingen op korte, middellange en lange termijn.
- Een gezamenlijke set aan criteria om oplossingen aan te toetsen.
 - → zodat we vanaf het begin werken aan haalbare en sociale oplossingen.
 - → zodat we elkaar hebben 'opgeleid' tot goede gesprekspartners die constructief kunnen meewerken aan fase 3.

Fase 3: Oplossingsrichtingen onderzoeken

- Kosten- en batenanalyse van oplossingsrichtingen.
- Een discussiedocument voor start fase 4, waarin aanbevelingen voor de rol en bijdrage van verschillende partijen.

Fase 4: Voorkeursrichting vaststellen en commitment vastleggen bij stakeholders

- Document met afspraken voor fase 5.

Fase 5: Concretiseren van voorkeursrichting

- Een uitvoeringsprogramma met daarin vastgelegd wie welke taken oppakt.

5 Stappenplan en begroting Fase 2

5.1 Faseringoptie met RE:PEAT

Uitvoering	VIC en project-team	Inhuur Tygron	Opmerkingen
Onderzoek naar oorzaken knelpunten mobiliteit	15		Verkeersonderzoek en afstemmen met onderzoek kavelstructuur door Optifield (in opdracht van Gebiedscommissie Utrecht-West
Indicatoren over effect maatregelen routes, timing en infrastructuur verzamelen bij stakeholders	15		Groep 1: gemeente, waterschap, provincie; Groep 2: ondernemers landbouw en anderen; Groep 3: ketenpartners landbouw en anderen; Groep 4: bewoners (Platform Kamerik), recreanten (recreatieschap), VVN, VVV. Groep 5: landschap Stichting Groene Hart, ANV, Hugo Kotenstein van de Commissie Ruimtelijke en Kwaliteit en erfgoed; TBO.
Mandaatoverleg met bestuurders	3		Bepalen spelregels en bewegingsruimte die ambtenaren bestuurlijk hebben. Eigen investering organisaties en projectleider gaat mee.
Aanpassen RE:PEAT voor agrologistiek en mobiliteit	1	15	De Tygron Engine en RE:PEAT geschikt maken voor verschillende maatregelen op het gebied van Routes, timing en kavelstructuur
Training voor projectteam (6 personen)	6	2	Het team moet met het systeem kunnen werken tijdens bijeenkomsten.
Introductiesessie voor deelnemers	3	0,5	Zodat mensen vertrouwen krijgen in de aanpak en mee blijven doen aan sessies. Voor ons is het ook een test of het systeem werkt.
Stakeholdersessie	12		Sessies om met stakeholders / groepen stakeholders het systeem te verfijnen en voorkeursvarianten te ontwikkelen. Indicatoren en doelen helder in beeld.
Scenario ontwikkeling	6	2	Het spel spelen met alle stakeholders, belangrijkste oplossingsrichtingen en effecten in beeld.
Bestuurlijke sessie	3	1	Zijn er haalbare oplossingsrichtingen en hoe kunnen we die realiseren? Of kiezen we voor bestaande oplossingen?
Rapportage	5		
Totaal dagen	69	20	
Totaal	89		
Totaal (dagtarief EUR 1000,- excl. BTW)	€ 89.000		

5.2 Investeringsvoorstel optie met RE:PEAT

Bijdragen	Gemeente Woerden	Gebieds- commissie Utrecht- West	Provincie Utrecht	LTO	HDSR			
	€ 20.000	€ 34.000	€ 15.000	€ 10.000	€ 10.000			
Totaal	€ 89.000							
Begroting (excl BTW)	€ 89.000							
Investering - begroting excl BTW	€ 0							

Roelof Westerhof:
In kind door leveren
menskracht aan
projectteam.

Roelof Westerhof:
Bijdrage aan
gebiedsproces

Roelof Westerhof:
Budget voor
verkeersonderzoek

5.3 Fasering optie traditioneel gebiedsproces met kaarten

Uitvoering	VIC en project-team	Inhuur-ondersteunend bureau	Opmerkingen
Onderzoek naar oorzaken knelpunten mobiliteit	15		Verkeersonderzoek en afstemmen met onderzoek kavelstructuur door Optifield (in opdracht van Gebiedscommissie Utrecht-West
Indicatoren over effect maatregelen routes, timing en infrastructuur verzamelen bij stakeholders	15		Groep 1: gemeente, waterschap, provincie; Groep 2: ondernemers landbouw en anderen; Groep 3: ketenpartners landbouw en anderen; Groep 4: bewoners (Platform Kamerik), recreanten (recreatieschap), VVN, VVV. Groep 5: landschap Stichting Groene Hart, ANV, Hugo Kotenstein van de Commissie Ruimtelijke en Kwaliteit en erfgoed; TBO.
Mandaatoverleg met bestuurders	3		Bepalen spelregels en bewegingsruimte die ambtenaren bestuurlijk hebben. Eigen investering organisaties en projectleider gaat mee.
Vorbereiden sessies	6	6	Ondersteunend onderzoek kwantificeren effecten .
Sessies optimalisatiemogelijkheden vanuit deelbelangen (5 mensen bureau en 5 projectteam, 2 sessies van een halve dag)	5	5	Groep 1: gemeente, waterschap, provincie; Groep 2: ondernemers landbouw en anderen; Groep 3: ketenpartners landbouw en anderen; Groep 4: bewoners (Platform Kamerik), recreanten (recreatieschap), VVN, VVV. Groep 5: landschap Stichting Groene Hart, ANV, Hugo Kotenstein van de Commissie Ruimtelijke en Kwaliteit en erfgoed; TBO.
Verwerken resultaten tot GIS beelden		2	Kaartmaterialen geschikt voor werken met MAP Table
Vorbereiden stakeholdersessie	10	20	Kaarten confronteren en overeenkomsten en tegenstellingen in beeld brengen. Kwantificeren effecten voorkeursvarianten op belangrijkste indicatoren (waterbeheer, wegbeheer, vervoersbewegingen, landbouwstructuur).
Stakeholdersessie	12	2	Sessies om met stakeholders / groepen stakeholders op elkaars oplossingen te reageren en voorkeursvarianten te ontwikkelen.
Uitwerken	6	2	Consequenties voorkeursvarianten helder in beeld voor bestuurlijke sessie.
Bestuurlijke sessie	3	1	Zijn er haalbare oplossingsrichtingen en hoe kunnen we die realiseren? Of kiezen we voor bestaande oplossingen?
Rapportage	5		
Totaal dagen	80	38	Deels opdracht externen en deels eigen inzet voor onderzoek
Totaal	118		
Totaal (dagtarief EUR 1000,- excl. BTW)	€ 117.500		

5.4 Investeringsvoorstel optie traditioneel gebiedsproces met kaarten

Bijdragen	Gemeente Woerden	Gebieds- commissie Utrecht- West	Provincie Utrecht	LTO	HDSR		
	€ 20.000	€ 62.500	€ 15.000	€ 10.000	€ 10.000		
Totaal	€ 117.500						
Begroting (excl BTW)	€ 117.500						
Investering - begroting excl BTW	€ 0						

Roelof Westerhof:
In kind door leveren
menskracht aan
projectteam.

Roelof Westerhof:
Bijdrage aan
gebiedsproces

Roelof Westerhof:
Budget voor
verkeersonderzoek

6 Organisatie

Er is sprake van een stuurgroep onder regie van de gebiedscommissie Utrecht-West. De volgende partijen hebben zitting in de stuurgroep:

- Gebiedscommissie Utrecht-West
- Provincie Utrecht
- Gemeente Woerden
- LTO
- Veenweiden Innovatiecentrum
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

De projectgroep wordt gevormd door afgevaardigden uit bovengenoemde partijen.

Naast de stuurgroep en de projectgroep kan er een adviesgroep worden gevormd bestaande uit belangenorganisaties zoals Cumela, VVN en/of dorpsplatform Kamerik.

MEMORANDUM



DATUM	3-9-2015
AAN	Stakeholders landbouwverkeer provincie Utrecht (West)
VAN	Koen van Rooijen, projectleider team mobiliteit
ONDERWERP	Informatie Landbouwverkeer (Utrecht-West) en voorstel vervolg

Inleiding

Door diverse partijen is aandacht gevraagd voor het probleem van steeds groter en zwaarder Landbouwverkeer en/of -voertuigen (LBV). Deze partijen zijn onder andere vooral de gemeenten in het westen van de provincie, Cumela (brancheorganisatie voor loonwerkbedrijven), LTO, wegbeheerders e.d.

Door schaalvergroting in de landbouw en meer inzet voor ander dan landbouw gerelateerd gebruik, leggen deze vaak zware voertuigen meer en grotere afstanden af. Dit heeft zijn weerslag op de verkeersveiligheid, doorstroming en de conditie van gemeentelijke en provinciale wegen.

Vorig jaar ben ik gestart door met de belanghebbende partijen voor Utrecht-West de problemen te inventariseren en gezamenlijk naar oplossingen te zoeken. Dit memo geeft de stand van zaken weer en een voorstel voor verdere aanpak.

Inventarisatie probleem

Om de problemen met landbouwverkeer te inventariseren zijn belanghebbende partijen geïnterviewd. Tijdens deze interviews heb ik gevraagd naar de problemen en knelpunten die ze met deze categorie voertuigen ervaren en of ze ook mogelijke oplossingen kunnen benoemen.

De volgende partijen zijn geïnterviewd:

- Gemeenten De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Woerden, Oudewater, Montfoort, IJsselstein, Lopik en Wijk bij Duurstede (wegbeheerders en beleidsmakers);
- Cumela, gezamenlijk met een aantal loonwerkbedrijven;
- Provincie Zeeland. Van de provincies Friesland, Groningen en Brabant is beleid/informatie gebruikt;
- De 4 afdelingen van LTO in Utrecht-West (de voorzitters);
- Fietsersbond;
- TLN (Transport Logistiek Nederland)
- Politie, o.a. via een druk bezocht congres over LBV bij de politieacademie; □
weginspecteurs van de provincie Utrecht.

Belangrijkste geconstateerde knelpunten

- LBV zijn steeds groter en zwaarder geworden in de loop der tijd. Wettelijk mogen ze 3 meter breed zijn en met ontheffing 3,5 meter maar regelmatig wordt die breedte zelfs ook overschreden. In de praktijk is LBV eigenlijk in zijn geheel niet geschikt voor het wegstelsel in Nederland. Onze parallelwegen zijn vaak te smal en in Utrecht-West is ook de draagkracht van de weg en de bodem een probleem. Gemeenten geven aan: omdat LBV veelal niet op provinciale GOW's (Gebieds OntsluitingsWegen) mogen rijden, moet het LBV via de gemeentelijke ETW's (Erf ToegangsWegen) die daarvoor niet altijd zijn uitgerust, te smal en onvoldoende draagkracht. Het aanleggen van goede draagkrachtige wegen in een klei/veen gebied is kostbaarder dan in een gebied met zandgrond. Vaak zijn de ETW's in het landelijk gebied karakteristiek door de aanwezige bomen en sloten en mogen niet zomaar aangepast worden.
- De combinatie fietsers en LBV op (te) smalle parallelwegen geeft een onveilig gevoel;
- Er komen meer loonwerkbedrijven door schaalvergroting bij landbouwbedrijven en hun werkgebied wordt ook steeds groter (nu straal ca. 20-30 km). De loonwerkers willen snel van A naar B en zouden graag meer openstelling van provinciale wegen (GOW's) zien wat volgens ons beleid niet mogelijk is.

Loonbedrijven geven aan dat ze liever op een provinciale weg rijden dan op de parallelweg i.v.m. veiligheid fietsers;

- Er vindt steeds meer transport plaats door LBV dan noodzakelijk voor landbouw, bijv. grondtransport. Belangenbehartiger TLN geeft ook aan dat er mogelijk oneerlijke concurrentie is doordat o.a. minder strenge (veiligheids)eisen aan LBV, cao's en rijtijden, het transport door LBV goedkoper maken;

- Door verdergaande schaalvergroting hebben landbouwbedrijven meer verspreide percelen. Het gevolg is meer verkeersbewegingen van LBV;
- Alle gemeenten hebben wel beperkingen opgelegd voor LBV in het buitengebied (bijv. aslast-, lengte- of breedtebeperkingen) maar die worden nauwelijks gehandhaafd (vaak ook bestemmingsverkeer). Die beperkingen hebben gemeenten ingesteld om schadeclaims van (loon)bedrijven te voorkomen als ze door smalle of slechte wegen schade oplopen;
- Het is nu niet duidelijk welke routes geschikt zijn voor LBV en het is maar de vraag of ze die echt gaan gebruiken als een andere – minder geschikte – route korter is;
- Bij het opstellen van bestemmingsplannen voor agrarische bedrijven is weinig of geen aandacht voor het mogelijk opleggen van beperkingen voor bijvoorbeeld zwaar verkeer over een bepaalde weg;

Ongevallenregistratie met LBV

In onderstaande tabel zijn de geregistreerde ongevallen in de periode 2008 - 2013 op het provinciaal wegennet weergegeven. Daarbij opgemerkt dat er in de periode 2011 - 2013 vrijwel geen ongevallen op het provinciaal wegennet zijn geregistreerd. Door een verslechterde registratie van de politie is vanaf 2010 de registratie van het aantal ongevallen sterk gedaald. De registratie is of wordt weer verbeterd.

Jaar	Totaal ongevallen	Doden	Letsel ongevallen	Uitsluitend materiele schade
2008	10	0	0	10
2009	5	0	1	4
2010	6	0	5	1
2011	0	0	0	0
2012	0	0	1	0
2013	0	0	0	0
2014	2	0	2	0
2015	1	0	1	0

Op de gemeentelijke wegen in de gehele provincie Utrecht waren het 69 ongevallen.

Landelijk in de periode 2005-2009 vielen er per jaar op alle soorten wegen gemiddeld 13 doden en 55 zwaar gewonden. Vanaf 2010 was er ook hier sprake van een behoorlijk verslechterde registratie.

Landelijke ontwikkelingen

Het ministerie van IenM heeft besloten dat vanaf 1 juli 2015 een T-rijbewijs (=tractorrijbewijs) verplicht is voor landbouwvoertuigen. Tevens werkt het ministerie aan kentekening van alle

landbouwvoertuigen vóór 1 juli 2018. Tot februari 2017 blijft de maximale snelheid 25 km/uur maar als de kentekening rond is dan kan de maximale snelheid mogelijk naar 40 km/uur onder nog te ontwikkelen voorwaarden zoals op welke wegen dat dan zou kunnen.

Kentekening is tegelijkertijd ook voor handhaving effectief. In de praktijk zal volgens de provincie de snelheidsverhoging niet veel opleveren omdat de huidige LBV deze snelheid en hoger al rijden. Invoering max. snelheid LBV van 40 km/h zal er niet voor zorgen dat LBV zou mogen rijden op 80 km-wegen die nu gesloten zijn voor LBV omdat het snelheidsverschil (nog steeds) te groot is (inhaalrisico).

Oplossingen/maatregelen

Er zijn tot nu toe maar weinig simpele en goedkope oplossingen. Doordat de belangen van de betrokken partijen divers zijn is het vaak zo dat een oplossing voor de één juist weer een probleem vormt voor de ander.

Mogelijke oplossingen:

- Gedragsverandering, meer begrip voor elkaar! Dit te bereiken door bijvoorbeeld informatieavonden voor boeren/loonwerkers, aandacht voor LBV op scholen in het landelijk gebied i.c.m. boeren/loonwerkers e.d.;
- Routenetwerk of kwaliteitsnet voor LBV instellen. Dit dient te gebeuren met alle wegbeheerders en belanghebbende partijen. Het routenetwerk dient toegankelijk, acceptabel qua omrijden, goed aangegeven en vooral geschikt te zijn voor LBV (*relatief goedkoop maar kost veel tijd voor overleg*);
- Transport van en naar agrarische bedrijven slimmer maken om minder verkeersbewegingen van zwaar transport te verkrijgen;
- Herverkaveling om de agrarische structuur in het landelijk gebied te verbeteren zodat er minder verkeersbewegingen nodig zijn voor LBV. Programmabureau Utrecht-West is al bezig opdracht te geven voor meerdere kavelruilprocessen. Er dient te worden nagegaan of dit inderdaad wat oplevert;
- Parallelwegen verbreden zodat ze geschikt zijn voor LBV en fietsers is kostbaar maar ook lastig omdat over grote lengten grond verworven moet worden. Om het duurzaam veilig te maken zijn gescheiden fietspaden en parallelwegen beter;
- Bermverharding toepassen bij parallelwegen. LBV heeft dan meer uitwijkmogelijkheden zonder dat ze de berm kapot rijden;

- Gemeenten zouden graag zien dat de provincie als gebiedsregisseur optreedt om er voor te zorgen dat LBV minder op hun kwetsbare ETW's komen.
- Cumela wil openstelling voor LBV voor een groot deel van onze wegen voor LBV omdat de meeste ETW's daarvoor niet geschikt zijn.

Maatschappelijke kosten en baten

Bij beschouwing van bovengenoemde oplossingen valt op dat:

1. Verschillende stakeholders een rol hebben bij het vormgeven van de oplossingen (de provincie kan het niet alleen);
2. Sommige oplossingen weer een nieuw probleem opleveren (zoals bijvoorbeeld het toestaan van landbouwverkeer op GOW's);

Het probleem is niet groot genoeg om heel veel geld uit te geven aan echt structurele oplossingen, zoals aanleg nieuwe infrastructuur. De maatschappelijke kosten bestaan nu uit:

- Verkeersonveiligheid: deze is vooral subjectief; op basis van ongevallenregistratie hebben we het waarschijnlijk over 1-2 ernstige ongevallen per jaar (maatschappelijke kosten van 3-6 ton);
- Onderhoud van gemeentelijke wegen: wij hebben hierover geen informatie, maar naar schatting betreft dit enkele miljoenen per jaar als de gemeenten het onderhoud daadwerkelijk zouden plegen;
- Reistijdverlies van landbouwverkeer door omrijden omdat ze niet op de provinciale weg mogen;
- Reistijdverlies autoverkeer door LBV. Volgens onderzoek uit 2013 op 3 provinciale wegen in het noorden van het land bleek het reistijdverlies door LBV maximaal een factor 1,5 t.o.v. de normale reistijd en die factor is net zoals wij en ook het Rijk accepteren voor normale auto's in de spits vergeleken met de reistijd buiten de spits.

Het is niet reëel om te veronderstellen dat welke oplossing dan ook de problemen volledig gaat oplossen. Het beleid zou daarom het beste gericht kunnen worden op gedragsbeïnvloeding, handhaving, ruimtelijke maatregelen en informatievoorziening. Infrastructuurmaatregelen zijn alleen effectief bij specifieke ernstige knelpunten en in samenhang met handhaving en/of ruimtelijke maatregelen.

De provincie is bereid een regierol te nemen voor een samenwerking tussen de partijen die deel uitmaken van de oplossing van het probleem met landbouwverkeer en wil zich richten op:

1. Organiseren van bijeenkomsten waarbij diverse gebruikers van (parallel)wegen met elkaar in gesprek gaan.
2. Organiseren dat er een kwaliteitsnet LBV komt met daarin de meest urgente knelpunten waar maatregelen voor getroffen worden.
3. Treffen van maatregelen op provinciale wegen die voortkomen uit het kwaliteitsnet in samenhang met maatregelen door andere partijen.

Voorstel verdere aanpak

Het voorstel is om ongeveer eind november een conferentie te houden met de stakeholders inclusief bestuurders (voor een deel van de conferentie). Doel van de conferentie is om het besef te creëren van een gezamenlijke opgave waarbij kennis en respect is voor elkaars belangen en er zicht is op maatregelen die de situatie acceptabeler maken. De bestuurders willen we er bij hebben zodat zij deel uit gaan maken van het gezamenlijk belang wat betreft de problemen en de oplossingen voor het landbouwverkeer.

De conferentie zou het startpunt kunnen zijn voor een op te stellen convenant met de betrokken stakeholders waar de inzet van de stakeholders is verankerd.

Daarna zou een kwaliteitsnet voor landbouwverkeer met elkaar kunnen worden opgesteld. Het kwaliteitsnet bevat een routestructuur voor landbouwverkeer met daarin de aanpak van de meest urgente knelpunten. In het convenant kan afgesproken worden dat deze knelpunten ook aangepakt gaan worden door de betreffende stakeholder.

Koersdocument veenweiden in beweging

Naar een lange termijn ontwikkelstrategie voor het buitengebied
van Kamerik en De Kanis

Inhoud

1	Aanleiding voor een koersdocument	2
2	Toelichting op de deeltrajecten	4
3	Overzicht van opgaven	7
4	Planning van trajecten	9

1 Aanleiding voor een koersdocument

De veenweiden zijn uit balans

De provincie Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en de gemeente Woerden werken aan een krachtig en vitaal veenweidegebied. Hiermee streven we naar een toekomstbestendige balans tussen natuur, landbouw, water, cultuurhistorie, landschap en recreatie. Waar iedereen met plezier woont en recreëert, nu en in de toekomst, en met een gezond bedrijfsklimaat voor ondernemers. In delen van het veenweidegebied raakt de balans verstoord door effecten van klimaatverandering, bodemdaling en sociaal-economische ontwikkelingen, zoals schaalvergroting en intensivering in de landbouw, toename recreatie en andere functies.

Het gebied rond de Van Teylingenweg bij Kamerik is zo'n gebied. Water- en wegbeheer is duur vergeleken met gebieden die een stabielere ondergrond hebben. Weggebruikers klagen over de staat van de weg en de verkeersveiligheid. Zwaar landbouwverkeer deelt de weg met fietsverkeer en voetgangers. Boeren hebben steeds hogere productiekosten in dit bodemdalingsgevoelige en waterrijke gebied. Bodemdaling en klimaatverandering vergroten de bestaande problemen.

Hoe brengen we ambities in balans?

Ondernemers in het gebied willen zich verder ontwikkelen en vinden de tijd rijp voor een kavelruil om de landbouwstructuur te verbeteren. Het Dorpsplatform van Kamerik heeft een visie gemaakt op de mogelijkheden om de leefbaarheid van Kamerik te behouden en waar mogelijk te versterken. De provincie Utrecht wil dat de groei- en vestigingsmogelijkheden voor de landbouw passen bij de schaal en de kwaliteit van het landschap. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden zoekt naar optimale waterpeilen voor haar beheergebied waarbij rekening wordt gehouden met functie, bodemdaling, wateroverlast, waterkwaliteit en waterveiligheid. De gemeente Woerden werkt aan een veilig, leefbaar,

aantrekkelijk en economisch gezond buitengebied. In 2050 wil Woerden CO2-neutraal, circulair, klimaatbestendig en bodemdalingsbestendig zijn.

Maatschappelijke opgave

De veenweiden zijn te klein en qua bodemgesteldheid ongeschikt om aan alle ambities maximaal invulling te geven. We moeten samenwerken aan een optimale balans.

De maatschappelijke opgave: we moeten een optimale balans vinden tussen natuur, landbouw, water, cultuurhistorie, landschap en recreatie waarbij we ook de slag maken naar een circulaire, CO2-neutrale, klimaat- en bodemdalingsbestendige maatschappij.

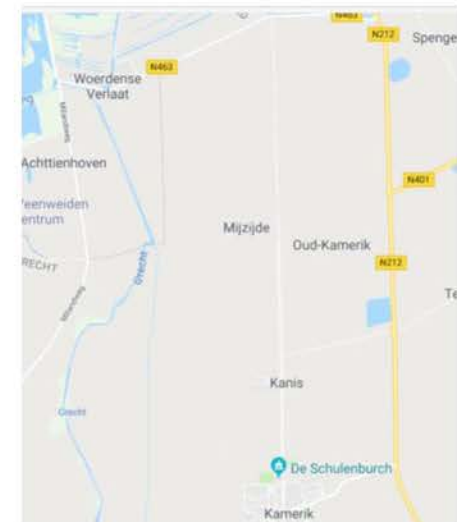
De maatschappelijke opgave is ook een bestuurlijke opgave. Want het gaat om fundamentele bestuurlijke keuzes en er is veel overlap tussen opgaven en lopende trajecten van verschillende partijen. We zien veel mogelijkheden tot samenwerking. En omgekeerd, zonder integrale samenwerking zien we gemiste kansen en verspilling van middelen. Daarom is er behoefte aan een gezamenlijk afwegingskader en ontwikkelstrategie voor de komende decennia.

Dit gaan we doen

Provincie, gemeente en waterschap maken samen met het gebied een ontwikkelstrategie voor de lange termijn. Dit is de start van het maken van een integrale omgevingsvisie en omgevingsplan voor Kamerik en De Kanis.

Opgavengestuurd werken

We zetten de opgaven in het buitengebied van Kamerik en De Kanis centraal en bepalen met



betrokkenen in het gebied wat we willen bereiken en voorkomen. We vergelijken beleidsopties met elkaar door middel van een interactieve scenarioanalyse die de maatschappelijke kosten en baten helder maakt. Deze analyse maken we met het gebied. Daarna bespreken we de verdeling van taken en rollen tussen gebied, gemeente, hoogheemraadschap en provincie bij het realiseren van de ontwikkelstrategie.

Planning

In 2017 heeft de Gebiedscommissie Utrecht-West samen met LTO, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, gemeente Woerden, provincie Utrecht, ondernemers en het Dorpsplatform Kamerik een aantal ideeën voor mogelijke toekomstige maatregelen verzameld (zie tekstblok).

In 2018 onderzoeken deze partijen in gezamenlijkheid welke ideeën op welke locaties kansrijk zijn. Dat doen we door samen een afwegingskader te maken dat kosten en baten van verschillende ideeën in beeld brengt. We zoeken daarbij ook nog naar aanvullende ideeën. Eind 2018 moet de concept ontwikkelstrategie voor het buitengebied klaar zijn.

In 2019 werken we aan besluitvorming over een ontwikkelingsstrategie voor het landelijk gebied van Kamerik en in 2020 leggen we die vast in een integrale omgevingsvisie, die wordt opgesteld door gemeente, waterschap en provincie. In de ontwikkelingsstrategie staan ook maatregelen op korte termijn voor weg- en waterbeheer.

Tekstblok: Voorbeelden van ideeën voor de ontwikkeling van het gebied rond Kamerik (voorlopige lijst januari 2018).

Deze lijst is tot stand gekomen door gesprekken met experts, agrariërs in het gebied en tijdens bijeenkomsten met gemeente, provincie, hoogheemraadschap en het Dorpsplatform in de periode 2016-2017. Sommige ideeën zijn al heel concreet en andere moeten nog verder worden uitgewerkt tot concrete maatregelen.

- 1) Stimuleren grondgebonden landbouw.
- 2) Kavelpaden verbinden en delen als alternatief voor de Van Teylingenweg.
- 3) Onderwaterdrainage en drukdrains aanleggen om bodemdaling te beperken.
- 4) Functiecombinaties van landbouw, natuur, recreatie, woningbouw en waterbeheer, bijvoorbeeld natte teelten, recreatie of duurzame energie als economische dragers in het gebied.
- 5) Vermindering van het aantal transportkilometers en gewicht van rijdende melkontvangst (RMO's) in het gebied, bijvoorbeeld door voorbehandeling van melk op de boerderij.
- 6) Scheiden van snel en langzaam verkeer, bijvoorbeeld met een fietspad langs het Oortjes pad.
- 7) Aanleggen van nieuwe infrastructuur. Bijvoorbeeld door de N401 als publieke of private weg bij de rotonde op de N212 door te trekken naar de Van Teylingenweg.

2 Toelichting op de deeltrajecten

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Als functionele overheid deelt het waterschap de publieke zorg voor een goede leefomgeving met Rijk, Provincie en Gemeente.

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden staat voor een goed functionerend systeem van grond- en oppervlaktewater, bescherming tegen overstromingen en het adequaat zuiveren van afvalwater. Hierdoor voorkomen we of beperken we (de gevolgen van) overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. Dat doen we in samenhang met het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van het watersysteem.

Afronding watergebiedsplan 2007

Het waterschap gaat de slag om de laatste maatregelen uit het watergebiedsplan af te ronden. Hierbij gaat het met name om het sluiten van de hoogwatervoorzieningen.

Polderkennis op peil

In Polderkennis op Peil pakken studiegroepen water gerelateerde problemen op. De aanpak is regionaal, en daarom doelgericht. De studiegroepen zijn zogenaamde Poldernetwerken, waarin we zowel naar de polder kijken als het eigen bedrijf. Het project is een initiatief van de waterschappen HDSR, AGV, de collectieven Rijn, Vecht en Venen en Lopikerwaard en PPP-Agroadvies. Zij hebben subsidie ontvangen van de EU en de Provincie Utrecht en de beide waterschappen.

Opstellen nieuw peilbesluit voor Kamerik

In 2019 gaat het waterschap een nieuw peilbesluit opstellen voor het gebied rondom Kamerik. Bij het opstellen van een peilbesluit zijn de gebruiksfuncties van een gebied het uitgangspunt, bijvoorbeeld landbouw, natuur en bebouwing.

Vertragen bodemdaling

Bodemdaling grijpt negatief in op onder andere wateroverlast, gezond water en potentiële droogte. Maar ook milieu- (denk aan CO₂) en ruimtelijke opgaven spelen in het veenweidegebied. Het vertragen van de bodemdaling is geen doel op zich maar is een middel om negatieve effecten op water, milieu, RO-opgaven en stijgende kosten tegen te gaan. In de afgelopen jaren is het besef gegroeid dat het huidige waterbeheer in het veenweidegebied leidt tot steeds hoger wordende beheer- en instandhoudingskosten. In het position paper 'bodemdaling veenweide' is vastgelegd om "in 2050 de bodemdaling te vertragen met tenminste 25% ten opzichte van het huidige tempo van bodemdaling".

Gemeente Woerden

Actieplannen Bodemdaling en Klimaatbestendig

In 2018 gaat gemeente verder met de uitvoering van de al langer lopende strategie om Woerden bodemdalingbestendig en klimaatbestendig te maken. Dit betekent voor het buitengebied bijvoorbeeld dat het streven is dat de wegen en het landgebruik bodemdalingbestendig is. Dat wil zeggen dat er een bewuste keuze met het gebied is gemaakt hoe omgegaan wordt met bodemdaling en dat er een pad is uitgestippeld hoe dat te bereiken. Bij klimaatbestendig gaat het om de thema's wateroverlast, droogte, hitte en overstroming.

Warmtevisie Woerden

In 2018 gaat gemeente Woerden aan de slag met een energie/warmtevisie. Dan wordt duidelijk voor welke bronnen de samenleving kiest (zonnepanelen, windmolens, geothermie) en waar deze moeten komen te staan. Er kunnen in het onderzoeksgebied bijvoorbeeld zonneboeren komen. Dit heeft impact op het landschap maar bijvoorbeeld ook op de ondergrond in verband met de benodigde kabels en leidingen.

Voor zonnevelden valt dit nog mee maar voor windmolens zijn al snel dikke buizen nodig om de opgewekte energie te transporteren. Energieboeren zorgen wel voor minder vervoersbewegingen dan de melkveehouderij.

Fietspad Oortjespad

In het kader van de reconstructie van De Kanis wordt de komende jaren veel bouwverkeer verwacht over het Oortjespad. Dit is de kortste verbinding naar de provinciale weg. Om de veiligheid van fietsers te vergroten wordt nu de haalbaarheid van een tijdelijk losliggend fietspad, parallel aan het Oortjespad onderzocht.

Regulier beheer Van Teylingweg

Met de wegbeheerder is afgestemd dat vooruitlopend op het gebiedsproces nu geen grote ingrepen worden gedaan aan de weg. Immers, als gekozen wordt voor een combinatie met fietspad dan is het zonde om nu al te investeren in het opnieuw overlagen van de weg met asfalt. Wel blijft gemeente Woerden de gevaarlijke plekken repareren. Klachten kunnen bij de wegbeheerder worden gemeld (via het meldpunt van de gemeente) en na beoordeling vindt, indien nodig, een reparatie plaats. Als er wegen bij komen betekent dat ook dat er afspraken moeten komen over het beheer en onderhoud. Momenteel wordt gewerkt aan cyclische beheerplannen om de raad inzicht te geven in de kosten van duurzaam onderhoud van o.a. wegen. De wegen in dit gebiedsproces zijn gebouwd op slappe ondergrond. Om deze wegen duurzaam te onderhouden is extra budget nodig. De nieuwe raad krijgt inzicht in deze kosten en ook de tools in handen om aan de knoppen te draaien. Na de verkiezingen en coalitiebesprekingen zal er meer duidelijkheid zijn over de beschikbaar beheerbudgetten.

Bestemmingsplan landelijk gebied Woerden

Het gebied valt onder het bestemmingsplan Buitengebied dat verloopt. Om in te spelen op de nieuwe Omgevingswet is het gebied bij het Rijk aangemeld om in aanmerking te komen voor Verbrede Reikwijdte Landelijk Gebied. Hierin is experimenteerruimte voorzien vooruitlopend

op de nieuwe Omgevingswet. Op het van de ruimtelijke ordening is de maatschappelijke opgave vooral gericht op:

- Ruimte bieden voor de grondgebonden landbouw.
- Behoud en herstel van cultuurhistorische waarden.
- Ruimte bieden aan nevenactiviteiten.
- Duurzaamheid.
- Economie.
- Bodemdaling.

Provincie Utrecht

Trajectstudie en groot onderhoud N212

PM

Provinciaal beleidsperspectief bodemdaling

De provincie Utrecht wil haar rol oppakken rond bodemdaling en invulling geven aan een ambitie voor het remmen van bodemdaling waarin waar in niet langer alleen naar het belang van de landbouw wordt gekeken, maar een maatschappelijk afweging wordt gemaakt.

Provinciale landbouwvisie

De provincie Utrecht wil dat de landbouw in 2025 voedsel produceert, het landschap open en groen houdt, bijdraagt aan milieudoelen en inspeelt op de vraag naar rust, ruimte en beleving. Belangrijk uitgangspunt is de nadruk op eigen verantwoordelijkheid en ruimte voor ondernemerschap. De provincie geeft de boer ruimte om hierin eigen keuzes te maken en beïnvloedt deze als dat nodig is voor bijvoorbeeld landschap, natuur of dierenwelzijn. Het kiezen voor duurzaamheid en kwaliteit, een blijvend toekomstperspectief voor de landbouw en ruimte voor ondernemerschap heeft geleid tot het motto van de Landbouwvisie uit 2011 van de provincie: 'Duurzame groei in een gevarieerd landschap'. De visie uit 2011 wordt in 2018 geactualiseerd.

Bodem, water en milieuplan 2016 – 2021

Het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (BWM-plan) legt het beleid op basis van de provinciale wettelijke taken voor bodem, water en milieu

vast voor de periode 2016-2021. Het BWM-plan richt zich op vier belangrijke maatschappelijke opgaven: waterveiligheid en wateroverlast, schoon en voldoende oppervlaktewater, ondergrond en leefkwaliteit stedelijk gebied. Vanaf 2016 is al het bodem-, water en milieubeleid in één integraal plan opgenomen. De opgaven vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) maken onderdeel uit van dit plan. Het plan zal straks dienen als een bouwsteen voor de Omgevingsvisie.

Ruilverkaveling

Uit een grondige inventarisatie van de verkaveling van het projectgebied en van de wensen van de individuele ondernemers bleek dat:

- Er een groot draagvlak is voor kavelruil en landbouwstructuurversterking
- Er mogelijk ongeveer 350 hectare in ruiling kan worden gebracht

Doel is vrijwillige kavelruil met een sterk participatief en interactief karakter. Middels gezamenlijke werksessies, gesprekken aan huis,

interactiviteit met een webapplicatie wordt het project uitgevoerd. Tijdens individuele gesprekken maken ondernemers hun wensen en voorwaarden kenbaar. Met gezamenlijke bijeenkomsten willen we enthousiasme, begrip en samenwerking bevorderen. Gedurende het gehele proces kunnen de deelnemers de resultaten en afspraken voor hun bedrijf volgen via een webapplicatie.

Het doel is grotere huiskavels, minder en grotere veldkavels op kortere afstanden van de bedrijfsgebouwen voor zoveel mogelijk betrokkenen. Hiermee dragen we bij aan de provinciale doelstelling om de landbouwstructuur te verbeteren en de concurrentiekracht van de landbouw op peil te houden. Afgeleid voordeel is minder belasting van de kwetsbare wegen, betere verkeersveiligheid en minder CO2 uitstoot. Bedrijven met een betere verkaveling kunnen eerder voldoen aan de maatschappelijke en economische eisen m.b.t. weidegang en vanwege lagere mechanisatiekosten zijn ze economisch rendabeler.

3 Overzicht van opgaven

Opgave	Bewoners en ondernemers (Dorpsvisie Kamerik)	Gemeente Woerden	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden	Provincie Utrecht
Algemene opgave	<p>Behouden en waar mogelijk versterken van de leefbaarheid.</p> <p>Behoud openbare voorzieningen door beperkte groei van het aantal inwoners.</p> <p>Een goede bereikbaarheid en goede en veilige doorstroming.</p> <p>Openbaar vervoer op maat. Voldoende nieuwe woningen bouwen.</p>	In 2050 circulair, CO2 neutraal, klimaatbestendig en bodemdalingsbestendig. Samenhang stad met cope landschap en kernen maakt Woerden sterk.	Veilig, voldoende en schoon water. Optimale waterpeilen waarbij rekening wordt gehouden met het voorkomen van wateroverlast en het verbeteren van de waterkwaliteit..	Een krachtig en vitaal landelijk gebied, met een goede balans tussen natuur, landbouw, water, cultuurhistorie, landschap en recreatie. De groei- en vestigingsmogelijkheden voor de landbouw moeten passen bij de schaal en de kwaliteit van het landschap (Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen).
Recreatie	Recreatieactiviteiten die passen bij de aard en schaal van het gebied.	Woerden sterkere positie als gastvrije hoofdstad van het Groene Hart. Meer buitenrecreatie mogelijkheden.	Optimale waterpeilen voor functies.	Stevigere recreatieve relaties tussen stad, dorp en land
Natuur			Optimale waterpeilen voor functies.	Realisatie natuurnetwerk rond de Grecht.
Economie	Behouden en waar mogelijk uitbreiden van passende werkgelegenheid in de (agrarische) bedrijven, detailhandel en horeca. Circulaire economie en duurzame landbouwinnovatie.	Ruimte bieden aan grondgebonden landbouw. Kansen circulaire economie.	Optimale waterpeilen voor functies. Tempo van bodemdaling in 2050 met tenminste 25% vertragen ten opzichte van huidige tempo van bodemdaling.	Productie van voedsel waarbij rekening gehouden wordt met een landschap dat open en groen is, milieudoelen worden gehaald en inspeelt op de vraag naar rust, ruimte en beleving. Belangrijk uitgangspunt is de nadruk op eigen verantwoordelijkheid en

				ruimte voor ondernemerschap.
Klimaatadaptatie, waterbeheer en bodemdaling	Duurzame oplossing om de bodemdaling te verminderen. Klimaatadaptatie mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het landschap.	In 2050 is Woerden bodemdalingsbestendig (gebruik van wegen en landbouwpercelen zijn aangepast aan de kenmerken van de (veen)bodem) en klimaatbestendig (hitte, droogte, hevige regen en overstromingen).	Tempo van bodemdaling in 2050 met tenminste 25% vertragen ten opzichte van huidige tempo van bodemdaling.	Het afremmen van de bodemdaling tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau
CO2 uitstoot	Duurzame landbouw en verduurzaming van gebouwen.	CO2 neutrale gemeente in 2050. Geen gas en oliewinning in Woerden.	Tempo van bodemdaling in 2050 met tenminste 25% vertragen ten opzichte van huidige tempo van bodemdaling.	Terugdringen CO2 uitstoot door remmen van bodemdaling en het stimuleren van een energieneutrale melkveehouderij.
Leefbaarheid en openbare ruimte	Behouden en waar mogelijk versterken van de leefbaarheid. Behoud van de dorpsidentiteit binnen Woerden.	Behoud en herstel cultuurhistorische waarden. Wegwerken achterstanden beheer openbare ruimte. Waar mogelijk scheiden landbouwvoertuigen en fietsverkeer. Landbouwverkeer om de kernen heen leiden.	Zie algemeen.	In het gebied waarin de provinciale weg N212 ligt doorstroming en verkeersveiligheid.
Besturen / participatie	Invloed uitoefenen op de besluitvorming door overheden en meedoen met beleidsontwikkeling.	Voorbereid op de nieuwe Omgevingswet en gebiedsgericht werken.	Voorbereid op de nieuwe Omgevingswet en gebiedsgericht werken.	Voorbereid op de nieuwe Omgevingswet en gebiedsgericht werken.

4 Planning van trajecten

Traject	Organisatie	2018	2019	2020	2021	2022	...	2050
Uitvoeren laatste maatregelen van het Watergebiedsplan 2007	HDSR	Afronden Watergebiedsplan						
Polderkennis op peil	HDSR	Verzamelen ideeën en nemen maatregelen waterbeheer						
Peilbesluit	HDSR	Opstellen van een nieuw peilbesluit Kamerik						
Vetragen bodemdaling	HDSR	Vertragen bodemdaling 25% (conform position paper)						
Warmtevisie Woerden	Woerden	Ambitie CO2-neutraal 2030 ruimtelijk vertaald						
Fietspad Oortjespad	Woerden	Veiligheid vergroten tijdens reconstructie van De Kanis						
Regulier beheer Van Teylingenweg	Woerden	Aanpak en onderhoud lange termijn bepalen						
Bestemmingsplan landelijk gebied Woerden	Woerden	Omgevingsplan voor het gebied maken						
Trajectstudie en groot onderhoud N212	Provincie	Trajectstudie en consultatieronde				Uitvoeren groot onderhoud		
Provinciaal beleidsperspectief bodemdaling	Provincie	Visievorming bodemdaling						
Provinciale landbouwvisie	Provincie	Visievorming toekomst landbouw						
Bodem, water en milieuplan 2016-2021	Provincie	Robuust bodem en watersysteem en duurzaam gebruik fysieke leefomgeving						
Ruilverkaveling	Provincie	Landbouwstructuur						