

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Dhr. H. Bueno de Mesquita
Telefoon 5113514 E-mail: hbueno@haarlem.nl
STZ/MIL Reg.nr. 2008/218456
Bijlagen
B & W-vergadering van 23 december 2008

Onderwerp

Plan van Aanpak pilot Verkennen kansen meervoudig
ruimtegebruik Schipholweg na 2020

DOEL:

Het College van BenW gaat akkoord met het plan van aanpak pilot verkennen kansen meervoudig
ruimtegebruik Schipholweg na 2020

B&W

Het college besluit:

1. Akkoord te gaan met de inhoud van het plan van aanpak Pilot Meervoudig Ruimtegebruik Schipholweg na 2020;
2. € 20.000 uit het Fonds Volkshuisvesting te bestemmen voor de gemeentelijke dekking van de kosten van het project
3. Het college zendt dit besluit ter informatie naar de commissie Ontwikkeling.

COLLEGE BESLUIT

Onderwerp: Pilot “verkennen kansen meervoudig ruimtegebruik Schipholweg na 2020”

Inleiding

Het ministerie van VROM heeft de gemeente gevraagd een pilot meervoudig ruimtegebruik Schipholweg uit te voeren. Deze op te starten studie vormt de uitwerking van de beleidsnota “Pilot leefomgevingbeleid MILO Zomerzone”, zoals vastgesteld door het college op 24 april 2007.

De studie leidt tot een aantal inrichtingsscenario's na 2020 voor het meervoudig gebruik van de Schipholweg. De kosten en baten van deze scenario's worden in deze studie bepaald.

Besluitpunten college

Het college besluit

1. Akkoord te gaan met de inhoud van het plan van aanpak Pilotstudy Meervoudig Ruimtegebruik Schipholweg
2. € 20.000 uit het Fonds Volkshuisvesting te bestemmen voor de gemeentelijke dekking van de kosten van het project
3. De nota te agenderen voor de commissie Ontwikkeling

Beoogd resultaat

De studie levert de volgende resultaten op:

- Diverse inrichtingsscenario's voor meervoudig ruimte gebruik en inpassing van de Schipholweg na 2020.

De scenario's leiden tot:

- De verbetering van de leefbaarheid (milieukwaliteit, gezondheid).
- Bereikbaarheid van de westvleugel van de MRA. Dit in samenhang met de besluitvorming over de Zuid Tangent.
- Nieuwe mogelijkheden voor nieuwbouw van woningen en kantoren.
- Overzicht van globale baten en kosten van de voorkeursscenario's.

Argumenten

1.1 De pilot vormt de uitwerking van de nota pilot leefomgevingbeleid MILO Zomerzone 24 april 2007

Het blijkt dat MILO maatregelen als geluidsarm asfalt en snelheidsreductie nodig zijn om de ruimtelijke plannen voor de Slachthuisbuurt Zuid te laten voldoen aan het wettelijk kader. Dit is nog geen gezond leefmilieu. Uit de expertmeeting met DGMR en bureau Op den Kamp 2007 kwam naar voren dat het meervoudig ruimtegebruik van de Schipholweg mogelijkheden biedt om de gekozen MILO milieu- en gezondheidskwaliteit te bereiken.

1.2 Doelstellingen uit nota Praktijkrichtlijn duurzame Stedenbouw 23 februari 2006 worden toegepast.

Het gaat hierbij om thema's als meervoudig ruimtegebruik, bevorderen openbaar vervoer en leefbaarheid

1.3 De pilot vormt een uitwerking van de Programmabegroting 2009

Het gaat om de programmaliijnen:

- *Wonen en werken en stedelijke ontwikkeling*

Bouwstenen uit deze studie kunnen gebruikt worden voor een toekomstige gebiedsvisie Schipholweg en aanpassing structuurvisie voor de stad. Ook kan deze pilot leiden tot nieuwe ruimte voor wonen en werken.

- *Economie, cultuur, toerisme en recreatie*
Ruimte voor kantoren en bedrijven is hier een aandachtspunt bij
 - *Bereikbaarheid en mobiliteit*
Verbeteren van de bereikbaarheid en gebruik openbaar vervoer zijn belangrijke items. De Schipholweg slibt de komende jaren dicht, zelfs al komt er een uitbreiding met de OostTangent. Om meervoudig grondgebruik op de agenda van de MIRT te krijgen is een lange adem nodig. Prioriteit heeft het OV, maar agendering van de Schipholweg is een goed moment door de belangstelling van VROM. VROM is op zoek naar oplossingsrichtingen om verder gaande verdichting van de Randstad mogelijk te maken zonder de leefomgevingskwaliteit verder aan te tasten. VROM bepaalt mede de invulling van de MIRT.
 - *Kwaliteit fysiek leefomgeving*
De beleidsnota MILO Milieu en Leefomgeving is een van de aandachtspunten hier. De kwaliteit als woon-verblijfgebied is niet goed.
- 1.4 *De uitkomsten van de studie dragen bij aan de uitwerking van de beleidslijn “ rood voor grijs ” uit de Nota Ruimte.* Het gaat met name over de keus waar de verstedelijking zal plaatsvinden. Meervoudig ruimtegebruik kan daar aan bijdragen.
 - 1.5 *De inrichtingsscenario's kunnen leiden tot een nieuwe bouwvelop.* Wanneer de Schipholweg ingepakt wordt, ontstaat er een bouwlocatie. De inrichtingsscenario's dragen bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio en stad
 - 1.6 *De pilot vormt goede aanknopingspunten met de planontwikkeling voor de Zuid en Oost Tangent.* Het combineren van meervoudig gebruik van de Schipholweg met de Zuid-Oosttangent vergroot de kansen van slagen.
 - 1.7 *Het Strategisch Overleg erkent de strategische waarde van het initiatief.*
- 2.1 *De projectkosten van 50.000 euro zijn gedekt door 30.000 euro VROM subsidie en 20.000 euro worden gefinancierd uit het Fonds Volkhuysvesting*

Kanttelingen

- 1 De besluiten leiden niet tot grote ambtelijke inzet. Het project wordt grotendeels door externe adviseurs uitgevoerd.
- 2 De resultaten van de pilot leiden niet automatisch tot extra ambtelijke inzet voor de vervolgstappen voor de invulling van het gebied. Mocht blijken dat er later wel ambtelijke inzet nodig is, dan is nieuwe besluitvorming nodig.

Uitvoering

Volgend jaar zullen de resultaten van de pilotstudy in een BenW nota verwerkt worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Plan van Aanpak Pilot Verkennen kansen meervoudig ruimtegebruik Schipholweg
Bijlage 2 Opdrachtbrief VROM

Het college van burgemeester en wethouders,

Plan van Aanpak

Pilot Verkennen kansen meervoudig ruimtegebruik Schipholweg na 2020 Bijlage A

Opdrachtgever
Projectleider afdeling Milieu
Telefoon
e-mail
Status rapport
Datum

Gemeente Haarlem/VROM
Hans Bueno de Mesquita
0235113514
hbueno@haarlem.nl
Definitief
12 december 2008

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
1.1	Ontwikkelingen Schipholweg.....	2
1.2	Centrale vraagstelling.....	3
1.3	Draagvlak en financiering van het project.....	3
2	Aanpak Pilot studie in Fasen.....	4
3	Planning.....	5
4	Uren raming en Kosten.....	6
5	Projectorganisatie.....	7

1 Inleiding

1.1 Ontwikkelingen Schipholweg

De Schipholweg geldt als slagader van Haarlem. Het is één van de drukst bereden wegen binnen de gemeente. Dagelijks passeren hier flinke stromen verkeer (tot 60.000 vervoerbewegingen per etmaal) op weg van en naar Haarlem. Het belang van de Schipholweg komt door de directe aansluiting op de A9. Een aansluiting die zorgt voor de verbinding met Schiphol, de Randstad en de rest van het landelijk wegennet. Langs de weg ligt de woonwijk Slachthuisbuurt. Er zijn concrete plannen om deze wijk te verdichten en te herstructureren. Tevens ligt langs de Schipholweg de toekomstige woonwijk 023-Haarlem waarvan de bouw in 2009 begint.

Met de aanvang van 023 en de herstructurering van de Slachthuisbuurt gaat de omgeving enorm veranderen. Langs de hele weg wordt geïnvesteerd in nieuwe woongebouwen, kantoren en voorzieningen. De stad gaat zich presenteren naar de weg. De Schipholweg wordt een stadsentree van Haarlem.

De volgende zaken beïnvloeden de ontwikkeling van het Schipholweggebied:

1. De druk op de Schipholweg neemt toe doordat de bouw van vele extra woningen en stadsfuncties op stapel staan. In Schalkwijk zullen de komende jaren ongeveer 2000 woningen extra worden gebouwd. Het plan 023 bestaat uit ongeveer 550 woningen, 8000 á 10.000 m² VMBO scholen en 5000 á 12.000 m² kantoren. In Schalkstad komen circa 900 woningen, 8.000 m² kantoren, 16.000 m² winkels en 8.000 m² maatschappelijke voorzieningen. In Schalkwijk Midden komen circa 800 woningen extra. In de Slachthuisbuurt Zuid wordt een groot aantal van de huidige woningen gesloopt en vervangen door de nieuwbouw van 600 á 700 woningen en voorzieningen in de plint aan de Schipholweg
2. Het kruispunt met de Prins Bernardlaan en Amerikaweg dreigt nu al tijdens de spitsuren vol te lopen. De (verwerkings)capaciteit van deze kruispunten is bijna bereikt. Kansen op verdere congestie nemen daarmee toe. Het is de vraag of deze kruispunten zijn berekenend op deze toename van wegverkeer.
3. De mogelijke bouw van de Zuidtangenttunnel waarvan de monding op de Schipholweg begint.
4. Oversteekbaarheid van de Schipholweg voor langzaam verkeer is matig tot slecht.
5. De huidige milieubelasting op Slachthuisbuurt en 023 ligt tegen de wettelijke grenswaarden aan. De geplande woningen, kantoren en voorzieningen zullen leiden tot extra vervoersbewegingen op de Schipholweg. De geluidsbelasting, luchtverontreiniging zal verder toenemen.
6. Uit de MILO pilot Zomerzone¹) blijkt dat de huidige en toekomstige milieubelasting dermate hoog is dat er gezondheidsrisico's kunnen optreden voor de bewoners in de Slachthuisbuurt
7. De gemeente en woningbouwcorporaties willen een hogere milieukwaliteit en gezondheidskwaliteit in de Slachthuisbuurt dan het wettelijk minimum. Zij willen mitigerende maatregelen treffen die de milieubelasting en gezondheidsrisico's terug dringen. Deze verkeerskundige (bij 50 km, aanleg van geluidsarm asfalt, OV intensiveren), woningbouwmaatregelen (isolatie) zijn voldoende voor het wettelijk minimum. Ze zijn echter ontoereikend voor de gewenste hogere milieukwaliteit en gezondheidskwaliteit.

¹ MILO staat voor Milieu en Leefomgevingskwaliteit, In de de samenvatting uit de nota Pilotstudie leefomgevingbeleid MILO Zomerzone zie <http://e-diensten.haarlem.nl/infoman/bijlagen/Bijlagen-DownDoc.asp?Item=0&format=3003&uid=302796309> wordt de milieubelasting van de Schipholweg en gezondheidseffecten beschreven,

Al in 2001 heeft de afdeling Verkeer en Vervoer met de afdeling Milieu een studie verricht naar alternatieven voor de Schipholweg. De studie richtte zich op het vinden van oplossingen voor de verkeers- en milieudruk.

In deze studie zijn verschillende tunnelvarianten (openbak, etc) onder de loupe genomen. De resultaten van de studie zijn indertijd niet verder uitgewerkt vanwege onder meer de financiële risico's.

De laatste jaren zijn er goede voorbeelden van geslaagde projecten, waar verkeerstunnels gecombineerd worden met woningbouw. Zo is in het project Sijttwende² bij Den Haag de weg ingepakt in een holle dijk waarboven 600 woningen zijn gebouwd. Ook loopt Hoogwaardig OV door de holle dijk.

Deze projecten kunnen voor een deel kostenneutraal worden doordat de opbrengsten van de uitgifte van grond voor woningbouw ingezet kunnen worden voor de bouw van de tunnels

1.2 Centrale vraagstelling

In de discussie rond het Schipholweg gebied is de vraag van de gemeente en VROM naar voren gekomen of meervoudig gebruik van de Schipholweg een oplossing zou kunnen bieden voor de hoge milieubelasting en verkeersproblemen. Ook zou meervoudig ruimtegebruik van het Schipholweg-gebied kansen kunnen bieden voor een nieuwe bouwvelop. Hierbij is het van belang om de kosten en baten van het meervoudig gebruik van de Schipholweggebied in te schatten.

Een (gedeeltelijke) ondertunnelde Schipholweg zou een mogelijke oplossing zijn voor de verkeer en milieuproblematiek. Belangrijke motieven voor een tunnel zijn:

1. De woningbouwcorporaties hebben interesse om een woningbouwlocatie boven de Schipholweg te ontwikkelen. De woningbouwcorporaties willen aan de pilot meewerken mits de huidige plannen rond de herstructurering van de Slachthuisbuurt Zuid geen gevaar lopen.
2. De aanleg van de tunnel kan de milieubelasting sterk verminderen. Wel hebben de tunnelmonden extra aandacht vanwege hogere concentraties luchtverontreiniging. Op den Kam advies groep³ heeft de gemeente geadviseerd om de mogelijkheden voor de tunnel te onderzoeken, omdat in de MILO studie voorgestelde (verkeerskundige) maatregelen niet voldoende zijn om de gewenste milieu en gezondheidsambities te bereiken .
3. Een tunnel met een grotere wegcapaciteit kan het probleem van de congestie evt oplossen

Deze haalbaarheidstudie richt zich o.a. op de volgende deelvragen :

- Welke wensen en randvoorwaarden hebben de afdelingen verkeer, projectmanagement, openbare ruimte, milieu, gezondheid, woningbouwcorporaties en wonen enz?
- Hoeveel woningen kunnen er op de strook boven de Schipholweg gebouwd worden?
- Welke kansen en baten zijn er als het gebied Schipholweg meervoudig ingevuld zou worden? Bijvoorbeeld door gedeeltelijk ondertunneling van de Schipholweg.
- Hoeveel zijn de financiële baten voor de gemeente aan grondverkoop en de OZB opbrengsten in latere jaren?
- Wat zijn de kosten van de verschillende tunnel varianten?
- Welke tunnelvarianten komen in aanmerking en hoe scoren deze op de verschillende thema's?
- In welke mate wordt de milieu en gezondheidskwaliteit verbeterd?
- Wat zijn de positieve effecten van de tunnel varianten op het bereiken van de programma's van eisen?

1.3 Draagvlak en financiering van het project

Het Strategisch Overleg van de Gemeente en het Ministerie van VROM ondersteunen dit project.

Ook de projectgroep Zuid Tangent onderschrijft het belang van dit project

Het ministerie van VROM verleent een bijdrage van 30.000 euro voor dit project. De gemeente financiert de resterende 20.000 euro uit eigen middelen.

² Zo is in het project Sijttwende bij Den Haag de weg ingepakt in een holle dijk waarboven 600 woningen zijn gebouwd pal naast de overdekte gedeeltes van de randweg. Ook loopt hoogwaardig OV door de holle dijk. Een gedeelte van de N14 is aangelegd in combinatie met een tunnel voor openbaar vervoer en woningbouw pal naast de overdekte gedeeltes van de randweg. Pal tegen het tunnelcomplex aan is een woningbouwproject gerealiseerd. De straatjes staan loodrecht op de tunnels en bestaan voor een deel uit trapredes om het hoogteverschil tussen het maaiveld en het tunneldak te overbruggen. Ook de woningen verspringen in hoogte. Vanwege het uiterlijk heeft een gedeelte van de nieuwe straatjes Italiaanse namen gekregen. Recht boven de tunnels zijn geen woningen gebouwd, onder meer vanwege de ingewikkelde eigendomsverhoudingen die dat zou opleveren.

³ Advies rapport workshop milo maatregelen Schipholweg Op den Kamp ADVIESGROEP B.V. augustus 2007

2 Aanpak Pilot studie in Fasen

Fase 1 Projectdefinitie

De projectgroep stelt het projectplan vast en laat het ambtelijk vast stellen Samen formuleren zij de randvoorwaarden van het project.

Fase 2 Analyse

De beleids- en planontwikkeling van het gebied Schipholweg vormt de start van de analyse.

Het gaat hierbij om stedenbouwkundige en verkeerskundige ontwikkelingen.

Er is hier bij aandacht voor verkeersplannen/congestie, milieuhinder, MILO ambities, Zuid tangent plannen, etc

Ook wordt in deze fase een korte studie gedaan naar landelijke vergelijkbare projecten. Hierbij is aandacht voor kosten/opbrengsten, ruimtelijk ontwerp, planning etc. etc. In deze studie komen ook belangrijke referentiebeelden van ondertunnelde wegen aan de orde.

Stap 3 Programma van eisen van de betrokkenen.

In deze fase vindt een inventarisatie plaats van eisen van de verschillende (gemeentelijke en externe) belangengroepen. Daarbij worden de randvoorwaarden vastgesteld en ambities uitgesproken binnen een bandbreedte. Het gaat om randvoorwaarden en ambities voor de onderwerpen stedenbouw, woningen, verkeerskundig, milieu, gezondheid en finacieen. Voor deze onderwerpen wordt een toetsingskader opgesteld met gewenste ambities of normen

Stap 4 Ontwerp Planvarianten ontwerp Schipholweg

Tijdens deze fase worden aan de hand van praktijkvoorbeelden planvarianten voor de Schipholweg geschetst. In de voorstudie zijn daar een paar referentiebeelden van gegeven

Stap 5 Ontwerp Rekenmodel

Een extern bureau maakt in samenwerking met Vastgoed een model rekenkundige planoptimalisatie Schipholweg. Dit is een Excel toepassing met kengetallen voor opbrengsten en uitgaven voor de aanleg van de weg. Dit wordt gemaakt aan de hand van de praktijkervaringen in het land.

Stap 6 Toets Planvarianten aan Programma van eisen

In deze fase worden de planvarianten getoetst aan de ambities en eisen van de deelnemers van het project. Er worden ook een of meerdere voorkeursvarianten samengesteld. Deze worden getoetst en vergeleken met ambities van de verschillende toetsingskaders

Stap 7 Rekenkundige planoptimalisatie

Aan de hand van de uitkomsten van de vorige fasen gaan de partijen met het plan na of een sluitende begroting gemaakt kan worden en (een deel) van de ambities) kan worden uitgevoerd

Stap 8 eindrapportage en conclusie

Stap 9 Terugkoppeling Bestuur

3 Planning

	december				januari					februari				maart				april					mei			
	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Projectdefinitie																										
Analyse	X	x	x			x	x																			
Programma's van eisen						x	x	x	x	x	x	x	x													
<i>Werk sessie "analyse en wensbeelden"</i>								x																		
Ontwerp Planvarianten						x	x	x	x	x	x	x	x													
Ontwerp Rekenmodel						x	x	x	x	x	x	x	x													
Ontwerp										x	x	x	x	x												
Toets Planvarianten aan P.v. E's										x	x	x	x	x												
<i>Werk sessie "ontwerpen"</i>													x													
Rekenkundige planoptimalisatie													x	x	x	x	x	x								
<i>Werk sessie "rekenkundige planoptimalisatie"</i>															x											
Eindrapportage en conclusie															x	x	x	x	x	x	x	x	x			
<i>bespreking concept plan met werkgroep</i>																				x						

4 Uren- en kostenraming

Kostenoverzicht Pilot meervoudig ruimtegebruik Schipholweg per fase								
	CSO	plan- maat	ontwerp bureau	programma- manager	verkeers- kundige	project- leider	milieu- adviseur	overige ambtenaren
Projectdefinitie								
Projectvoorbereiding						24		
projectplan						24		
<i>projectgroep 1</i>	2	2		2	2	2	2	4
Analyse								
Verkeerskundig					8			
milieutechnisch inclusief gezondheid	8						4	4
planologisch	4			4			8	4
Praktijkvoorbeelden tunnels	8				8			
deelrapportage analyse	16					4		
<i>projectgroep 2</i>	2	2	2	2	2	2	2	3
Programma's van eisen								
<i>projectgroep 3</i>	2	2	3	2	2	2	2	4
rapportage	8					2		4
Ontwerp Planvarianten								
Ontwerp Rekenmodel		40						
ontwerp planvarianten meervoudig ruimtegebruik				32		2		
best practices onderzoek	8					2		
<i>projectgroep 4</i>	2	2	2	2	2	2	2	4
Toets Planvarianten aan P.v. E's								
milieutoets	4					2	4	2
gezondheidstoets	4					2	4	2
financiële toets	4							2
verkeerskundige toets	4				2	2		
workshop	2	2	2	2	2	2	2	2
rapportage	4							
Rekenkundige planoptimalisatie								
workshop	2	24	2	2	2	2	2	2
rapportage	4							
Eindrapportage en conclusie								
<i>bespreking eindrapport projectgroep 5</i>	2	2	2	2	2	2	2	2
projectbegeleiding						50		
sub totaal	122	100	45	18	32	128	34	39
Eindtotaal	500							
kosten op basis van gem 100 euro per uur	50000							

5 Projectorganisatie

VROM en de wethouder Milieu zijn de opdrachtgevers voor het project.
De projectgroep is als volgt samengesteld:

Rijk

Peter Kiela, VROM (opdrachtgever),

Gemeente

Max van Aarschot, Stadsarchitect

Rolf Tjerkstra, Stedenbouwkundige

Pau Tjoe, verkeerskundige

Joeri Stork, programma manager Schalkwijk

Aad van Ake, programmamanager Zomerzone

Hans Bueno de Mesquita, projectleider

Cor Weel geluid,

Jemme Schurer, grondexploitatie

Marc Plantaz, Lucht

Cor Weel, geluid

Extern

Patric Nan, Planmaat extern

Liesbeth van Holten, CSO

Marleen Fontaine, CSO

Ernst Damen , Elan Wonen

Het College van Burgemeester
en Wethouders van de gemeente Haarlem
Afdeling Milieu
T.a.v. de heer ir. S.Y.M. Andela
Postbus 511
2003 PB Haarlem

GEMEENTE HAARLEM	
Zaak nr.: 196766	Doc nr.
Afd.: ST2/mil	Kopie.
Reg. datum: 17 NOV 2008	
Afdoen. datum	Ontv. bew.
Behandelaar: S. Andela	Paraaf afgedaan

Directoraat-Generaal Ruimte
Directie Leefomgevingskwaliteit
Directiebureau

Rijnstraat 8
Postbus 30940
2500 GX Den Haag
Interne postcode 360

P. Kiela
Telefoon 070-3393309
Fax 070-3391281
peter.kiela@minvrom.nl
www.vrom.nl

Hans Bueno de Mesquita

**Subsidieverlening - Haalbaarheidsstudie kansen meervoudig ruimtegebruik
Schipholweggebied
Zaaknummer: 4090.08.1027**

Datum

Kenmerk

VAK/FA2008103074

07 NOV. 2008
Uw brief

8 oktober 2008

Geachte heer Andela,

Met uw brief d.d. 8 oktober 2008, verzoekt u mij om een bijdrage in de financiering voor het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie meervoudig ruimtegebruik Schipholweggebied.

Uw subsidieaanvraag is gebaseerd op € 30.000,- (inclusief BTW). De gemeente Haarlem levert een bijdrage van € 20.000,- (inclusief BTW) voor dit pilotproject.

Met verwijzing naar uw bovengenoemde brief zeg ik u dan ook bij deze een subsidie toe van ten hoogste € 30.000,- (inclusief BTW). Deze subsidie wordt toegezegd op basis van het "Besluit Milieusubsidies", gepubliceerd in het staatsblad nummer 720 uit 1998. De betaaltitel hiervoor wordt gevormd door de begrotingswet. Als contactpersoon bij dit project zal de heer P. Kiela, van de directie Leefomgevingskwaliteit, optreden.

De bijdrage, overige voorwaarden en bevoorschotting.

In het aanvraagformulier bij de brief van 8 oktober 2008, geeft u aan dat voor deze subsidieaanvraag de totale begrote kosten voor de pilot meervoudig ruimtegebruik Schipholweg € 50.000,- (inclusief BTW) bedragen.

Zoals ik hiervoor heb aangegeven, ben ik bereid de door u gevraagde bijdrage van € 30.000,- (inclusief BTW) te honoreren. Indien de totale kosten lager uitvallen dan begroot, zal mijn bijdrage naar evenredigheid worden verlaagd. Dit is eveneens van toepassing indien u meer financiële middelen weet te generen dan door u is aangegeven.

Bevoorschotting kan, tot maximaal 80% van het door mij toegekende subsidie, op basis van de liquiditeitsbehoefte voor de betreffende periode, worden aangevraagd.



De bijdrage wordt u verder onder de volgende voorwaarden verstrekt:

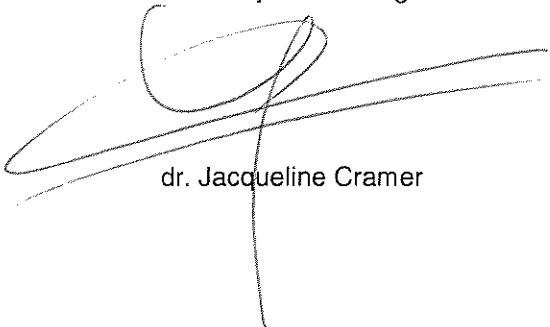
- Na afloop van de projectperiode (9 september - 31 januari 2009) wordt u geacht een eindafrekening in te sturen, die vergezeld dient te gaan van een goedkeurende accountantsverklaring conform het model in bijlage 1. Deze eindafrekening behoort een overzicht te bevatten van het totaal aan werkelijk gemaakte kosten, alsmede een overzicht van de verkregen inkomsten.
- Een schriftelijk verslag omtrent het verloop, de uitvoering en de resultaten van de projecten dient bij de einddeclaratie te worden overlegd.
- Voor zover gebruik gemaakt wordt van inhuur van derden dient dit tegen marktvoorwaarden te geschieden. Mocht dit niet gebeuren, dan zal bij de verantwoording van de subsidie een door de organisatie ingevulde minimisverklaring moeten worden meegestuurd.
- De eindafrekening, accountantsverklaring en schriftelijk verslag dienen zo spoedig mogelijk doch uiterlijk 1 juni 2009 te worden gezonden aan het Ministerie van VROM, t.a.v. VROM Administratiekantoor/ Financiële Administratie, IPC 820, Postbus 20951, 2500 EZ Den Haag onder vermelding van het kenmerk van deze brief en het zaaknummer 4090.08.1027;
- Betaling van de voorschotten en de einddeclaratie zal plaatsvinden op uw bankrekening met nummer: 28.50.03.216;
- Bij eventuele vragen over de financiële condities, de wijze van declareren en/of de ingediende betalingsverzoeken en einddeclaratie kunt u contact opnemen met J.Y. Jansen van de directie Leefomgevingskwaliteit (telefoonnummer 070-3394158).

Mogelijkheid van bezwaar

Op grond van de Wet milieubeheer jo. de Wet bodembescherming jo. de Algemene wet bestuursrecht kunt u tegen dit besluit binnen zes weken na de datum van verzending hiervan een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij het Ministerie van VROM, Directie Leefomgevingskwaliteit, ipc 360, Postbus 30945, 2500 GX Den Haag.

Ik wijs u erop dat het bezwaarschrift van een datum en van naam en adres dient te zijn voorzien en dat duidelijk dient te zijn aangegeven waarom u tegen het besluit bezwaar maakt.

Hoogachtend,
de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



dr. Jacqueline Cramer