Bundel - Commissie Ruimte van 9 oktober 2023

Agenda bijlagen

- spreektijd Ruimte 9 okt 2023 4 uur
- Agenda commissie Ruimte 9 oktober 2023
- Beantwoording Technische vragen commissie Ruimte 9 oktober 2023
- beantwoording rondvraag natuurvergunning Schiphol SP en GL
- Verslag Ruimte 9 oktober 2023
- schriftelijke beantwoording Vraag overzicht fietsknelpunten commissie Ruimte 9 oktober
- schriftelijke Beantwoording vraag JA21 over CO2 uitstoot stalen dakconstructie bushokje

0 18:15 - Technische Briefing aanpassingen Omgevingsverordening (voorafgaand aan de vergadering van 18:15-18:45 uur)
De Omgevingsverordening vertaalt provinciaal beleid in regelgeving. De provincie houdt de Omgevingsverordening actueel door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Dit proces heeft twee sporen: (1) de jaarlijkse herziening van de inhoud van de artikelen van de verordening - een PS-bevoegdheid; en (2) de halfjaarlijkse wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen - een GS-bevoegdheid. In deze technische briefing wordt ingegaan op dit proces en de vragen die hierover leven bij de Staten.

1 18:45 - Opening en mededelingen

2 18:45 - Inspreekhalfuur

- Analyse_HHnK (1)
- Inspraak Cie ruimte 2 2023-10-08_Geanonimiseerd
- Inspraak Cie ruimte 9 oktober 2023 De Lange Weeren - kort_Geanonimiseerd
- Inspraak Cie ruimte 2023-10-09_Geanonimiseerd
- Kosten buitenstedelijk bouwen Decisio_Geanonimiseerd
- Toelichting inspreekteksten inspreekhalfuur over woningbouw en de Lange Weeren_Geanonimiseerd

3 19:15 - Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, doorkijk Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen

- Agenda commissie Ruimte 9 oktober 2023
- Concept verslag Commissie Ruimte 11 september 2023 ter voorvisie
- toezeggingenlijst com. Ruimte 9 okt 2023
- Lijst openstaande moties Ruimte 9 oktober 2023
- Doorkijk agendering onderwerpen Commissie Ruimte - korte termijn agenda

4 19:15 - A-agenda Mobiliteit

4.a A-stuk integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031
Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.
Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht iMPi. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023.

- Dossier 13050 voorblad
- 2066790-2066811 voordracht iMPI 2024
- Brief aan PS over integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031
- Integraal Meerjaren Programma Infrastructuur 2024-2031
- 20231009 Inspreektekst Commissie Ruimte met antwoord op gestelde vragen
- 20231009 GBH inspreektekst Cie Ruimte def_Geanonimiseerd

5 19:55 - A-agenda Financiën

5.a.1 Begroting 2024 (alle commissies)
Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2024 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.
Behandelvoorstel:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord) die betrekking hebben op de commissie Ruimte.

- Dossier 13156 voorblad
- Begroting 2024
- Bijlage - Toelichting opcenten
- PS voordracht begroting 2024

Brief aan PS over Begroting 2024

5.a.2 memorie van antwoord GS op technische vragen

Brief aan PS over Memorie van antwoord begroting 2024
Beantwoording vragen MvA Begroting 2024 (1-207)
Bijlage 137 - visrechten

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Rondvraag BBB over Zwaagdijk-West voor gedupeerde Beemsterboer

7 20:35 - A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a 90% versie Ontwikkelperspectief NZKG

Toelichting: De Bestuurscommissie Ruimte NZKG bestaat uit de vertegenwoordigers van de colleges en directies van gemeenten langs het Noordzeekanaal, het Rijk, de betrokken waterschappen en het hoogheemraadschap, de havenbeheerders, de beheerder van de rijksinfrastructuur en de industrie. De Bestuurscommissie Ruimte NZKG vergadert op 29 september 2023. De vergadering wordt voorgezeten door gedeputeerde Havens. Het college bespreekt de agendapunten ter voorbereiding op deze vergadering. De Bestuurscommissie Ruimte vraagt de deelnemende overheden wensen en opvattingen kenbaar te maken op het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. GS vragen Provinciale Staten om bij te dragen aan de provinciale reactie.
Behandelvoorstel:
Adviseren aan PS over de Statenvoordracht ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023.

Dossier 13447 voorblad
Statenvoordracht ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied
Conceptbrief wensen en opvattingen pnh
NZKG ontwikkelperspectief 3_versie 21 sept. '23
Brief aan PS over wensen en opvattingen bij Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied
Beantwoording vraag mevrouw Hartog-Buit (CU) Ontwikkelperspectief

8 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

8.a 21:15 - Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te
consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.

Dossier 12792 voorblad
Brief aan PS over afdoen motie 126-2022 Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening.pdf
M126-2022 AANGENOMEN.

9 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

10 21:30 - B-agenda Mobiliteit

10.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake Motie reclameafspraken aanpassen duurzaamheidsbeleid

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.
Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

Agenderingsverzoek VVD brief OFN motie reclame voor producten vis vlees
M256-2022 AANGENOMEN.
Brief aan PS over stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen)
Brief OFN_Geredigeerd

Toelichting: Zonder goederenvervoer staat alles stil. Sinds het vorige coalitieakkoord is de provincie Noord-Holland actief op het dossier goederenvervoer om de bredere provinciale beleidsdoelen te ondersteunen. In deze stand-van-zakenbrief aan Provinciale Staten staat wat er sinds 2019 bereikt is en welke vervolgstappen gezet worden ter uitvoering van het huidige coalitieakkoord en het vastgestelde beleid.
Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

Dossier 13188 voorblad
brief aan PS over Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland

10.b.2 Besluitvorming Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland

Toelichting: Het goederenvervoer in de provincie Noord-Holland is aan het veranderen. De logistiek wordt duurzamer en efficiënter. Vanaf 2025 gaan gemeenten nul-emissiezones invoeren voor de stadslogistiek. Bedrijven zijn intussen bezig om meer logistieke hubs te creëren in de provincie waar goederen op- en overgeslagen worden. Uit onderzoek bij het bedrijfsleven en gemeenten in Noord-Holland blijkt dat er behoefte is aan een eenduidige en gezamenlijke aanpak, met ruimte voor maatwerk, zodat voor ondernemers duidelijk is waar ze aan toe zijn en gemeenten van elkaars kennis en ervaring kunnen profiteren. Dit wordt gedaan via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS), onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de RUAS vastgesteld.
Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

Dossier 13187 voorblad
Bijlage Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS)
Bijlage Netwerkvisie Logisitieke hubs
Brief aan PS over Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en netwerkvisie logistieke

10.c Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Dossier 13278 voorblad
Brief aan PS over Afdoen motie M4-2021 Behoud loketfunctie op o.a. stations
M4-2021 AANGENOMEN

11 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

Rondvraag D66 over jaarverslag OV voor gedeputeerde Olthof
Rondvraag Volt over c-agenda punt 15c voor gedeputeerde Olthof
Rondvraag SP over Texelhopper aan gedeputeerde Olthof
Rondvraag gedeputeerde Olthof - Beantwoording vragen D66 en Volt
beantwoording rondvraag SP uitval Texel hopper
Beantwoording laatste toezeggingen gedeputeerde Olthof tijdens commissie Ruimte 9 oktober 2023

12 Sluiting

13 C-agenda's - ingekomen stukken

14 C-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

14.a Ruimtelijke ontwikkeling: Ontheffing Den Ilp 85, gemeente Landsmeer (C-agenda Ruimte 09-10-2023)

Op 2 november 2021 hebben GS de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende plan voor Den Ilp 85 in Landsmeer voldoet daar aan.

Dossier 13207 voorblad
brief aan PS over Ontheffing OVNH2020 Den Iip 85
B5. Ontheffingsaanvraag provincie inzake Den Ilp 85 (getekend)
B1. Ruimtelijk onderbouwing beeldkwaliteitsplan
B3. Aanzichten woningen

B4. Situatietekening woningen

14.b Ruimtelijke ontwikkeling: Brief gemeente Edam Volendam Plan de Lange Weeren (C-agenda Ruimte 9-10-2023)

Brief gemeente Edam Volendam Plan de lange weeren

15 C-agenda Mobiliteit

15.a Mobiliteit: Statusupdate motie M37-2022: 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten' (C-agenda Ruimte 09-10-2023)
PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak.

Dossier 13275 voorblad
Brief aan PS over Statusupdate motie M37-2022

15.b Mobiliteit: OV Jaarverslag 2022 (C-agenda Ruimte 09-10-2023)
De provincie Noord-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in 3 gebieden in Noord-Holland: Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Ieder jaar wordt er een jaarverslag gepubliceerd met de resultaten van het openbaar vervoer in deze gebieden, zoals het aanbod, het gebruik en de kwaliteit van het OV. Het jaarverslag 2022 is te downloaden op de website van de provincie Noord-Holland.

Dossier 13349 voorblad
Jaarverslag OV 2022_def
Brief aan PS over Jaarverslag Openbaar Vervoer Noord Holland 2022

15.c Mobiliteit: Bestuurlijke Brief Hilversum Arenapark (C-agenda Ruimte 9-10-2023)

Bestuurlijke Brief Hilversum Arenapark

16 C-agenda Algemeen

16.a Brede Basismonitor 2023 (C-agenda alle commissie 9 en 16 okt 2023)
De Brede Basismonitor 2023 geeft weer hoe in de provincie Noord-Holland de welvaart zich in de brede zin van het woord (economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk) ontwikkelt. Dit is de derde versie van de Brede Basismonitor.

Dossier 13152 voorblad
Bijlage - Toelichting Brede Basismonitor 2023
Brief aan PS over Brede Basismonitor 2023

16.b Economie: Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023
Gedeputeerde Staten stellen de Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023 met een subsidieplafond en openstelling vanaf 2023 vast. Met deze regeling kunnen bedrijven, kennisinstellingen en organisaties die een subsidie hebben ontvangen van eerdergenoemde Europese programma's een extra financiële bijdrage krijgen voor de uitvoering van projecten die bijdragen aan Noord-Holland.

Dossier 13181 voorblad
Uitvoeringsregeling subsidie Cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-Ijmond Noord-Holland 2023
Brief aan PS over besluit Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023

Aan

Verdeling per Fractie	Zetels	Cie 4 uur
BBB	**8**	16 min. (5+11)
VVD	**8**	16 min. (5+11)
PvdA	**7**	14 min. (5+7)
GroenLinks	**7**	14 min. (5+7)
D66	**4**	10 min. (5+5)
PvdD	**4**	10 min. (5+5)
JA21	**3**	9 min. (5+3)
PVV	**3**	9 min. (5+3)
VOLT	**2**	8 min. (5+3)
CDA	**2**	8 min. (5+3)
Forum voor Democratie	**2**	8 min. (5+3)
SP	**2**	8 min. (5+3)
50PLUS	**2**	8 min. (5+3)
ChristenUnie	**1**	6 min. (5+1)
GS (25%)		*48 min.*

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	09-10-2023
Tijd	18:15 - 22:30
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 6 oktober 2023) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0 18:15	**Technische Briefing aanpassingen Omgevingsverordening (voorafgaand aan de vergadering van 18:15-18:45 uur)**
1 18:45	**Opening en mededelingen**
2 18:45	**Inspreekhalfuur**
3 19:15	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, doorkijk Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4 19:15	**A-agenda Mobiliteit**
4.a	**A-stuk integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031** Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht iMPi. De

voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023.

5 A-agenda Financiën

19:55

5.a.1 Begroting 2024 (alle commissies)

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2024 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.

Behandelvoorstel:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord) die betrekking hebben op de commissie Ruimte.

5.a.2 memorie van antwoord GS op technische vragen (publicatie 4 okt)

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

7 A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

20:35

7.a 90% versie Ontwikkelperspectief NZKG

Toelichting: De Bestuurscommissie Ruimte NZKG bestaat uit de vertegenwoordigers van de colleges en directies van gemeenten langs het Noordzeekanaal, het Rijk, de betrokken waterschappen en het hoogheemraadschap, de havenbeheerders, de beheerder van de rijksinfrastructuur en de industrie. De Bestuurscommissie Ruimte NZKG vergadert op 29 september 2023. De vergadering wordt voorgezeten door gedeputeerde Havens. Het college bespreekt de agendapunten ter voorbereiding op deze vergadering. De Bestuurscommissie Ruimte vraagt de deelnemende overheden wensen en opvattingen kenbaar te maken op het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. GS vragen Provinciale Staten om bij te dragen aan de provinciale reactie.

Behandelvoorstel:
Adviseren aan PS over de Statenvoordracht ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023.

8 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

8.a Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening

21:15

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.

9 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

10 B-agenda Mobiliteit

21:30

10.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake Motie reclameafspraken aanpassen duurzaamheidsbeleid

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.

Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

10.b.1 Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland

Toelichting: Zonder goederenvervoer staat alles stil. Sinds het vorige coalitieakkoord is de provincie Noord-Holland actief op het dossier goederenvervoer om de bredere provinciale beleidsdoelen te ondersteunen. In deze stand-van-zakenbrief aan Provinciale Staten staat wat er sinds 2019

bereikt is en welke vervolgstappen gezet worden ter uitvoering van het huidige coalitieakkoord en het vastgestelde beleid.

Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

10.b.2 Besluitvorming Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland

Toelichting: Het goederenvervoer in de provincie Noord-Holland is aan het veranderen. De logistiek wordt duurzamer en efficiënter. Vanaf 2025 gaan gemeenten nul-emissiezones invoeren voor de stadslogistiek. Bedrijven zijn intussen bezig om meer logistieke hubs te creëren in de provincie waar goederen op- en overgeslagen worden. Uit onderzoek bij het bedrijfsleven en gemeenten in Noord-Holland blijkt dat er behoefte is aan een eenduidige en gezamenlijke aanpak, met ruimte voor maatwerk, zodat voor ondernemers duidelijk is waar ze aan toe zijn en gemeenten van elkaars kennis en ervaring kunnen profiteren. Dit wordt gedaan via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS), onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de RUAS vastgesteld.

Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

10.c Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

11 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)**

12 **Sluiting**

13 **C-agenda's - ingekomen stukken**

14 **C-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

14.a **Ruimtelijke ontwikkeling: Ontheffing Den Ilp 85, gemeente Landsmeer (C-agenda Ruimte 09-10-2023)**

Op 2 november 2021 hebben GS de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende plan voor Den Ilp 85 in Landsmeer voldoet daar aan.

15 **C-agenda Mobiliteit**

15.a **Mobiliteit: Statusupdate motie M37-2022: 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten' (C-agenda Ruimte 09-10-2023)**

PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak.

15.b **Mobiliteit: OV Jaarverslag 2022 (C-agenda Ruimte 09-10-2023)**

De provincie Noord-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in 3 gebieden in Noord-Holland: Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Ieder jaar wordt er een jaarverslag gepubliceerd met de resultaten van het openbaar vervoer in deze gebieden, zoals het aanbod, het gebruik en de kwaliteit van het OV. Het jaarverslag 2022 is te downloaden op de website van de provincie Noord-Holland.

16 C-agenda Algemeen

16.a Brede Basismonitor 2023 (C-agenda alle commissie 9 en 16 okt 2023)

De Brede Basismonitor 2023 geeft weer hoe in de provincie Noord-Holland de welvaart zich in de brede zin van het woord (economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk) ontwikkelt. Dit is de derde versie van de Brede Basismonitor.

16.b Economie: Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023

Gedeputeerde Staten stellen de Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023 met een subsidieplafond en openstelling vanaf 2023 vast. Met deze regeling kunnen bedrijven, kennisinstellingen en organisaties die een subsidie hebben ontvangen van eerdergenoemde Europese programma's een extra financiële bijdrage krijgen voor de uitvoering van projecten die bijdragen aan Noord-Holland.

Technische vragen commissie Ruimte 9 oktober						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	PvdD	4.a	Olthof	iMPI	Staat de voorgenomen afslag A9 Heiloo in de Omgevingsvisie 2050? En zo nee, waarom niet?	De voorgenomen afslag A9 Heiloo staat niet expliciet in de Omgevingsvisie. De omgevingsvisie is geen uitvoeringsprogramma maar een strategisch beleidsdocument. De omgevingsvisie biedt wel ruimte voor projecten als een afslag A9-Heiloo. Kijk naar Beweging Sterke kernen, Sterke regio's, ontwikkelprincipe *13. Om de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de provincie te verbeteren, worden functies of bestemmingen zoveel mogelijk gebundeld nabij OV-, weg-, energie-, agri- en data-knooppunten, aangevuld met de ontwikkeling van vraaggestuurde vervoersconcepten (pag. 35)* en bijbehorende toelichting.
2	PvdD	4.a	Olthof	iMPI	De RvS heeft het bestemmingsplan Aansluiting A9 vernietigd. Hoe kan het dan zijn dat dit project in de realisatiefase is?	Zoals in het iMPI is opgenomen (zie par. 3.2 van het iMPI 2014-2031), promoveert een project naar de realisatiefase, als het uitvoeringskrediet door PS beschikbaar wordt gesteld. Voor het project Aansluiting A9-Heiloo is in 2015 (Voordracht 98-2015) het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Destijds was de verwachting dat het project in 2016 zou starten en in 2019 gerealiseerd zou zijn.
3	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Hebben bewoners, bedrijven of andere belanghebbenden kunnen inspreken op deze 90%-versie? a) Zo ja, hoe heeft deze inspraak plaatsgevonden (wanneer, hoeveel deelnemers)?	Het betreft een koersdocument. Er heeft geen formele inspraakronde plaatsgevonden zoals bijvoorbeeld bij een omgevingsvisie. Het valt onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform NZKG en het ministerie van EZK.

						Het is voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG waarin zitting hebben: het Ministerie van EZK, het Ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, de gemeente Zaanstad, de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Beverwijk, de gemeente Velsen, de gemeente Heemskerk, Zeehaven IJmuiden NV, Port of Amsterdam en Tata Steel. Gedurende het proces zijn ook het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het Hoogheemraadschap Rijnland en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht aangesloten bij de vergaderingen van de Bestuurscommissie Ruimte. Bij uitwerking van deelopgaven zijn bovendien nutspartijen en netbeheerders (onder meer: Alliander, Tennet, Gasunie), ondernemersverenigingen en de omgevingsdiensten aangesloten. Voor maatschappelijke reflectie op het conceptstuk is op 19 juli een dag georganiseerd voor de volgende partijen: Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, PWN, Staatsbosbeheer, Stichting Oer-IJ, Urgenda, Ondernemersvereniging IJmond, ORAM, Zaanstad Maakstad, Pre Wonen, Natuur & Milieu, Woningbouw bedrijf Velsen, Woon op Maat, Stichting Duinbehoud, en AYOP.
4	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Hoe wordt dit NZKG-ontwikkelperspectief verwerkt in het provinciale voorstel tbv Nota Ruimte?	Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt gebruikt als bouwsteen voor het Ruimtelijk Voorstel van de provincie.
5	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Welke onderdelen van dit NZKG-ontwikkelperspectief moeten leiden tot een (financieel?) arrangement na het provinciale voorstel?	Er wordt in 2024 een aparte Uitvoeringsagenda opgesteld voor het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Welke afspraken we precies maken en welke onderdelen voor financiering door het

						Rijk in aanmerking komen is een proces dat nog doorlopen moet worden en is gedeeltelijk afhankelijk van het nieuwe kabinet.
6	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Waar zit de overlap tussen dit NZKG-ontwikkelperspectief met het PPLG?	Het landelijk gebied in het Noordzeekanaalgebied, gelegen tussen IJmond aan de westkant en Zaans-Amsterdamse agglomeratie aan de oostkant, overlapt geografisch met het PPLG. Ook thematisch is er overlap omdat in beide trajecten opgaven voor water en bodem, klimaat, recreatie, landschap en erfgoed in het landelijk gebied aan de orde komen.
7	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Is het PPLG één-op-één verwerkt in dit NZKG-ontwikkelperspectief? Zo nee, wat zijn de verschillen?	Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied en het PPLG zijn verschillende documenten. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied gaat het primair om de ruimtelijke verdeling in het Noordzeekanaalgebied. Vanuit deze ruimtelijke puzzel zijn ook mogelijke bestemmingen voor het landelijk gebied meegenomen. Het PPLG gaat over de opgaven voor natuur/stikstof, water en bodem, klimaat, landbouw en recreatie, landschap en erfgoed in het landelijk gebied. Het sluit goed op elkaar aan en er zijn geen tegenstrijdigheden geconstateerd. Zowel het NZKG als het PPLG zijn input voor het ruimtelijk voorstel waarin de ruimtelijke impact van grote opgaven inzichtelijk wordt gemaakt en de keuzes worden benoemd die gemaakt moeten worden.
8	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	In welke mate is het NZKG een economische drager van de Noord-Hollandse of nationale economie, bijvoorbeeld in het aandeel aan het BRP of BNP?	De totale toegevoegde waarde in 2021 in het Noordzeekanaalgebied was ruim €9,6 miljard. Dat staat gelijk aan een aandeel van ongeveer 1,3% van de Nederlandse economie. Er zijn zo'n 85.000 banen op de bedrijventerreinen langs het Noordzeekanaal

						gesitueerd waarvan ongeveer 24.000 havengerelateerd. Dat is ongeveer 10% van het totale aantal banen in de zes Noordzeekanaalgebied-gemeenten.
9	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Op pagina 6 staat "*Ook het landelijk gebied gaat in transitie. Deze transitie is gericht op het versterken van het water- en bodemsysteem en natuurwaarden en het vergroten van de biodiversiteit."* Waar in het NZKG (locatie) en welke maatregelen in het NZKG wordt in dit NZKG-Ontwikkelperspectief worden voorgesteld voor het versterken van het water- en bodemsysteem en natuurwaarden?	Dit staat onder meer beschreven in hoofdstuk 4 (Landschap en Watersysteem) en in paragraaf 5.3 (Klimaatadaptieve landschappen).
10	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Aan welke SDG's wordt bijgedragen via dit NZKG-ontwikkelperspectief?	Goede gezondheid en welzijn, schoon water en sanitair, betaalbare en duurzame energie, eerlijk werk en economische groei, industrie innovatie en infrastructuur, ongelijkheid verminderen, duurzame steden en gemeenschappen, klimaatactie, leven op het land.
11	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Klopt het, zoals bij het doorlezen de lezer moet constateren, dat "het industriële cluster" (h1.1) en "2.1 economische waarden" voorop staan in dit NZKG-ontwikkelperspectief?	Nee dat klopt niet.
12	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Waar ligt het NNN in het NZKG en hoe wordt beschermd tegen ontwikkelingen die de natuurwaarden aantasten? (p46)	Een precies overzicht van NNN in Noord-Holland is online inzichtelijk via Natuurnetwerk Nederland (NNN) - Provincie Noord-Holland In de Omgevingsverordening Noord-Holland staat beschreven hoe het

						Natuurnetwerk beschermd wordt tegen ruimtelijke ontwikkelingen die natuurwaarden aantasten.
13	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Welke maatregelen worden in dit NZKG-Ontwikkelperspectief voorgesteld voor het vergroten van de biodiversiteit?	Onder meer: het stimuleren van de energietransitie, verbeteren van wetgeving met betrekking tot uitstoot, sturen op waterkwaliteit, verbinden van groengebieden.
14	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Op p48 wordt gesproken over “kan tegenwicht bieden”, “vraagt dat om investeringen”, “vraagt om versterking” en “kan worden verkend”. Wie gaat dat tegenwicht bieden? Wie gaat verkennen? Wie gaat investeren? Wie gaat versterken? Wat wordt er versterkt en hoe? Wie gaat er verkennen? Wat wordt er verkend en hoe? Wie gaat investeren? Hoeveel wordt er geïnvesteerd? In wat wordt er geïnvesteerd?	Dit zijn vragen die aan de orde komen bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda.
15	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Op p 67: wordt de zoutindringing beperkt, en zo ja, hoe? Worden nieuwe installaties gebruikt, en zo ja, door wie en wanneer?	Het hier genoemde project betreft selectieve onttrekking. Meer informatie hierover is te vinden op: Selectieve Onttrekking bij Zeesluis IJmuiden | Rijkswaterstaat
16	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Op p72, wat is landschappelijke versterking van de Wijkermeerpolder?	Dit staat generiek beschreven op pagina 72 (onder meer verbinden van de groengebieden en betere verbinding met de wijken in de IJmond).
17	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Op blz. 75 (onder 5.1.4 Eén koers, één gemeenschappelijke richting) wordt gesproken over het feit dat “…. offers gevraagd worden voor inpassingen van de	De kans is groot dat om de energietransitie mogelijk te maken transformatorstations of energieinfrastructuur ingepast dient te worden in groengebieden.

					energietransitie in het groene landschap." Welke zijn die offers?	
18	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Is er al een ecoloog betrokken geweest bij het ontwikkelperspectief tot nu toe? Zo ja, op welke manier en in welke mate?	Ja. Met name in relatie tot de ecologische effecten van piekwaterberging.
19	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Wat verstaat men in dit stuk onder 'risicoruimte' (op blz. 5, 6, 28, 29, 50, 52, 54, 56, 63, 69 en 75)? Graag omschrijven of concrete voorbeelden geven.	Sommige functies gaan gepaard met externe veiligheidsrisico's. De opslag van benzine of waterstof bijvoorbeeld. Er zijn landelijk risicomaten opgesteld waarin staat opgenomen wat er wel en niet in de nabijheid van deze functies mogelijk is. Dat leidt tot ingetekende risico-contouren op de kaart. Ook in het Noordzeekanaalgebied zijn - aan de hand van deze landelijke risicomaten - risico-contouren bepaald (zie pagina 27 van het Ontwikkelperspectief voor de huidige vastgestelde risicocontouren). Met risicoruimte worden deze contouren bedoeld.
20	PvdD	7.a	Rommel	NZKG	Het ontwikkelperspectief weegt de thema's: gezonde leefomgeving, haveneconomie, circulaire economie, energietransitie, landschap en ecologie, woningbouw en water tegen elkaar af. Wordt biodiversiteit ook (voldoende) meegenomen in dit verhaal? Zo ja; waarom is ervoor gekozen dit niet explicieter te benoemen ondanks het uitroepen van de klimaat- en biodiversiteitscrisis vorig jaar?	Ja biodiversiteit wordt meegenomen. In het Ontwikkelperspectief zijn het herstel van biodiversiteit en het versterken van de ecologie benoemd als opgaven. Ook zijn ze ruimtelijk meegenomen in de oplossingsrichtingen als onderdeel van de landschappelijke structuurversterkingen. Ook staat benoemd dat het herstel van de biodiversiteit een belangrijk argument is om de energietransitie en de economische transitie ter hand te nemen.
21	PvdD	7.a	Rommel	NZKG		

22	PvdD	8.a	Rommel	Afdoen motie 126-2022	Onze eerdere vraag lijkt niet te zijn meegenomen in het antwoord. Anders geformuleerd: Welke selectiecriteria per project gebruikt het team Omgevingsverordening om te bepalen welke stakeholders relevant zijn en welke niet?	Team Omgevingsverordening gebruikt geen selectiecriteria. De afweging welke stakeholders relevant zijn wordt gemaakt door de verantwoordelijk ambtenaar van het betreffende beleidsveld in het voortraject van beleidswijzigingen, d.w.z. voordat de wijziging het formele traject van wijziging van de Omgevingsverordening in gaat. Dit betreft maatwerk.
23	PvdD	10.b.1	Olthof	SvZ brief goederenvervoer	In hoeverre zijn de uitgangspunten van circulaire economie meegenomen in deze stand-van-zakenbrief?	De uitgangspunten van een circulaire economie, samengevat in de R-ladder van de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025, zijn niet actief gebruikt bij het schrijven van de stand-van-zakenbrief. De stand-van-zakenbrief omschrijft waar de provincie Noord-Holland mee bezig is op het gebied van goederenvervoer op dit moment. We verwachten dat logistiek in de toekomst een belangrijke rol gaat spelen in de realisatie van de circulaire economie. Deze zomer zijn daarom verkennende gesprekken gestart met het lectorennetwerk “Logistiek beweegt de Circulaire Economie” om te kijken of samenwerking kan helpen om de rol van logistiek een positieve bijdrage te laten leveren aan de ontwikkeling van de circulaire economie.
24	PvdD	10.b.1	Olthof	SvZ brief goederenvervoer	Welke ‘verschillende projecten’ staan in de steigers om wanneer de financiering er is, uitgevoerd te worden?’	Er zijn projecten in verschillende fases van ontwikkeling. Projecten die kansrijk zijn om uit te gaan voeren zijn onder andere: • Het onderzoeken en verbeteren van de fietsveiligheid op de aanrijroute naar de

						haven Oude Zeug in de gemeente Hollands Kroon zodat de jaarlijkse bietencampagne niet meer volledig over de weg naar Groningen hoeft (en terug) maar veilig via het schip over het IJsselmeer via de haven. • Het verlenen van subsidie voor het ondersteunen van de opstartfase van specifieke modal shift projecten in de provincie en kleine knelpunten weg te werken, voor het verplaatsen van goederenstromen van weg naar water. • Het bijdragen aan de ontwikkeling van Clean Energy Hubs en/of waterstoftankstations als cofinanciering voor daartoe beschikbare of beschikbaar komende subsidieregelingen. • Het mede organiseren en co-financieren van een internationaal permanent secretariaat en een EU-subsidieaanvraag voor de ontwikkeling van waterstofschepen voor het RH2INE-netwerk om waterstofbunkerstations en waterstofschepen op de Nederlandse rivieren en de Rijn te ondersteunen. • Het opbouwen van een doorontwikkeling van de Netwerkvisie Logistieke Hubs tot concrete hublocaties en ontwikkeling samen met de markt, en extra ondersteuning voor gemeenten onder de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. • Het onderzoeken van de bredere modal shift mogelijkheden van goederenvervoer van weg

						naar water, inclusief containerterminalbehoefte, in Noord-Holland Noord. • Ondersteuning van de woningbouwopgave door het stimuleren van de inzet van bouwlogistiek over water.
25	PvdD	10.b.1	Olthof	SvZ brief goederenvervoer	Op basis van welke criteria zijn deze projecten geselecteerd voor uitvoering? Wat is hun bijdrage aan het behalen van de doelen 'efficiënt, schoon en slim transport'?	De projecten die onder antwoord 2 benoemd staan zijn geselecteerd op basis van een inschatting of ze daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden én waar publieke en private partners geïnteresseerd in zijn om op samen te werken met de provincie. Voor efficiënt en slim transport is de impact het grootst wanneer goederen gebundeld vervoerd worden of naar de binnenvaart of het spoor verplaatst worden. Vandaar dat projecten gericht op modal shift opgenomen staan. Voor verduurzaming wordt zowel ingezet op de realisatie van de randvoorwaarden (duurzame brandstoffen en laadinfrastructuur), als ook het stimuleren van het gebruik van duurzamere vormen van transport (binnenvaart) per tonkilometer dan de voetafdruk van het wegtransport.

Mondelinge vragen van GroenLinks en SP: Commissie Ruimte 09-10-2023

Walter Freeman, statenlid GroenLinks:
Graag zou ik de volgende mondelinge vragen willen stellen in de commissie Ruimte:
Deze berichtgeving van Schipholwatch bereikte ons.

Was GS hiervan op de hoogte?
GS waren op de hoogte dat Schiphol naar stikstofruimte voor de natuurvergunning zocht.

Herkent u zich in dit beeld?
Wij herkennen ons niet in het beeld dat door Schipholwatch wordt geschetst en nemen daarvan afstand.

Kunt u dit nader duiden en wordt hier een vervolg aan gegeven?
Algemeen
NH werkt met alle partijen in de provincie aan een evenredige reductie van stikstofuitstoot van alle sectoren. Voor die provinciebrede aanpak hebben wij in 2020 stikstoftafels ingericht waarin veel partijen zijn vertegenwoordigd. Schiphol, maar ook Tata zijn partners aan onze stikstoftafels, net als een groot aantal andere maatschappelijke organisaties, zoals landbouw- en natuurorganisaties. Het overleg met Schiphol betreft niet alleen de stikstofproblematiek, maar gaat ook over onderwerpen als gezonde leefomgeving en reductie geluidbelasting. Schiphol wenst zelf vanwege geluidhinder de nachtvluchten te willen beëindigen.

Eigen verantwoordelijkheid partijen
De tafelpartners informeren elkaar, maar zij moeten zelf hun zaken, zoals vergunningen, op orde maken. Het is dan ook niet vreemd dat partijen, als stikstofruimte nodig is, ook binnen hun eigen sector kijken of er ergens ruimte is. Extern salderen met ruimte binnen de sector of tussen sectoren onderling is toegestaan op grond van de beleidsregels, die NH heeft vastgesteld en is nog steeds een beproefde methode om een natuurvergunning op orde te krijgen.

Informeren Rijk en provincie
Het Rijk is bevoegd gezag voor de Luchthaven Schiphol. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is bevoegd gezag als het gaat om de natuurvergunning. Wij zijn meestal bevoegd gezag waar het gaat om het intrekken van (natuur)vergunningen voor extern salderen. In die hoedanigheid zijn wij door het Rijk geïnformeerd.

Lijst piekbelasters
Het is bekend dat de bedrijven die in de tekst op de site van Schipholwatch worden genoemd behoren tot de grote uitstoters in Nederland, niet alleen voor stikstof dan wel CO2. Iedereen die wil weten welk bedrijf welke belasting veroorzaakt kan dat overigens nagaan in de Emissieregistratie van het RIVM. Dat is openbare informatie. Van die gegevens is gebruik gemaakt om tot een lijst van grote stikstofbelasters in Noord-Holland te komen. Die lijst zelf is op grond van de AVG echter niet openbaar. Dus dat verklaart de disclaimer bij het delen van die lijst.

Intrekking vergunningen agrariërs
Zoals inmiddels bekend is, is de natuurvergunning van Schiphol voor een klein deel gebaseerd op externe saldering met ruimte van de agrarische sector. Wij hebben de intrekkingsverzoeken van

de agrariërs gehonoreerd. In beantwoording van eerdere vragen en reactie op moties van uw Staten is steeds al aangegeven dat wij geen mogelijkheid zien om de aanvraag tot intrekking van de vergunninghouder zelf te weigeren.

Restruimte voor PAS-melders
Schiphol heeft, mede op aandringen van ons college, aangegeven dat de restruimte van de saldeertransacties benut kan worden voor andere maatschappelijke belangen (natuur en PASmelders stonden daarbij voor ogen).

Heidi Bouhlel, statenlid SP

We hebben in het NHD een paar artikelen kunnen lezen over Schiphol, de natuurvergunning, de polderbaan, het opkopen van boerderijen en de van sluiting kooksfabriek2. Alles blijkt met elkaar samen te hangen. Dit is uitgekomen doordat Bart Vuyk woo-stukken heeft opgevraagd en gekregen.

Er wordt een fikse rol aan de provincie toebedeeld. Daarom een aantal vragen.

1. Wat is de rol van Gedeputeerde Olthof in deze?
   Het overleg met Schiphol betreft niet alleen de stikstofproblematiek, maar gaat ook over onderwerpen als gezonde leefomgeving en reductie geluidbelasting, onderwerpen die onder de portefeuilleverantwoordelijkheid van de gedeputeerde Olthof vallen. Gesprekken over stikstof worden gevoerd met de gedeputeerden die stikstof in hun portefeuille hebben. Overigens onder het gesternte van collegiaal bestuur van GS.

2. Wist Gedeputeerde Rommel echt niet van de verkoop van de boerderijen?
   In de beantwoording van vragen m.b.t. de actualiteit voor PS van 19 december 2022 is het volgende aangegeven: “Wij weten van de aankopen. Schiphol heeft aangegeven dat het gaat om 4 bedrijven die door haar zijn aangekocht en heeft in de media aangegeven nog ruimte van enkele bedrijven nodig te hebben. Wij hebben de bedrijfsgegevens hiervan nog niet. Dat zal pas bij de intrekkingsverzoeken voor de vergunningen bekend worden.”

3. Kan Gedeputeerde Olthof aangeven hoe de correlatie met Schiphol en het sluiten van kooksfabriek 2 verband houdt met elkaar?
   Nee. Er is voor Noord-Holland geen verband tussen de opgaven van beide genoemde bedrijven. Bekend was dat er onderling wil is om elkaar te helpen met ruimte waar dit mogelijk zou zijn, maar dat heeft zich in dit onderwerp niet voorgedaan. Schiphol heeft zoals bekend op een andere wijze haar eigen saldering geregeld.

4. Welke stappen mogen we verwachten als blijkt dat de Polderbaan inderdaad illegaal aangelegd is en niet in de vergunning meegenomen is?
   Het Rijk is bevoegd gezag voor Schiphol.

5. Gedeputeerde Olthof leeft naar eigen zeggen mee met de omwonenden van Tata. Kan Gedeputeerde uitleggen hoe te streven naar een evenwicht tussen duurzame bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving nu duidelijk is geworden in de stukken dat de provincie een actieve rol heeft in het terug groeien van Schiphol naar 500.000 vluchten?
   De provincie heeft geen actieve rol gehad in het afgeven van de natuurvergunning. Schiphol heeft zelf de natuurvergunning aangevraagd. Het Rijk heeft als bevoegd gezag de natuurvergunning afgegeven. De provincie Noord-Holland staat voor een gezonde leefomgeving in heel Noord-Holland. In de IJmond, rondom Schiphol maar ook in de rest van Noord-Holland.

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	9 oktober 2023
Commissievoorzitter	:	Mw. M Poot
Commissie-adviseur	:	Mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp, dhr. V. Valk
	GL	: Statenlid W. Freeman, Statenlid N. van der Waart
	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. Van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens, dhr. W Van der Heijden
	PvdA	: mw. G. De Boer, dhr. C. Vonk
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr. Kes
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. Koning
	JA21	: dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes
	PvdD	: Statenlid J. Hollebeek, Statenlid M. Hanou
	ChristenUnie	: mw. Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	: dhr. B. Bonekamp, dhr. M. de Weerd
	50PLUS	: dhr. H. Stulemeijer, dhr H. Faassen
	FvD	: mw. C. Middelkoop, dhr J. Dessing
Afwezig:	PVV	: dhr. M. Deen
Gedeputeerden:	dhr. Olthof, dhr. J. Beemsterboer, mw. Rommel	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 18.45 uur en heet de aanwezigen en de insprekers welkom.
De heer Deen van de PVV heeft zich afgemeld voor deze vergadering.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of het klopt dat het punt over woningbouw in Volendam van de C-agenda naar de B-agenda is verplaatst. De **griffier** geeft aan dat er drie insprekers zijn over dit onderwerp en dat dit punt op de agenda van de vergadering in november komt te staan.

Er zijn drie rondvragen aangemeld. De heer Van der Heijden (D66) over het OV. De andere rondvragen zijn van de heer Bonekamp (Volt) en van de heer Nijkamp (BBB). Er zijn drie aanmeldingen ontvangen voor het inspreekhalfuur.
De heer **Kes** (SP) wil een mondelinge vraag stellen over het uitvallen van de busritten. De voorzitter stemt toe maar geeft aan dat het de voorkeur heeft om vragen schriftelijk aan te leveren aan de gedeputeerde.

2. Inspreekhalfuur
De voorzitter geeft het woord aan de eerste inspreker, mevrouw Veerman. Mevrouw **Veerman** is medeoprichter van de stichting Natuurgebied Lange Weeren. Zij benadrukt de waarde van het Bijzonder Provinciaal Landschap De Lange Weeren. Dit is het enige natuurgebied in de omgeving van Volendam dat nog niet volgebouwd is. Het beslaat 87 hectare en dient als waterberging, corridor voor weide- en trekvogels en habitat voor zeldzame soorten. Het belangrijkste bezwaar tegen bebouwing is het ontbreken van noodzaak, gezien de beschikbare alternatieven voor woningbouw. Daarnaast wordt betoogd dat het openbaar belang niet wordt gediend door de voorgestelde bebouwing met voornamelijk eengezins- en dure woningen. Het bouwplan bedreigt de kernkwaliteiten van het landschap en de natuurlijke omgeving.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of het standpunt van mevrouw Veerman breed gedragen wordt in Volendam. Mevrouw **Veerman** geeft aan dat de jongeren in Volendam goed beseffen dat de te bouwen woningen niet betaalbaar zijn voor hen.
De heer **Van den Berg** (JA21) informeert naar de alternatieve bouwplannen. Mevrouw **Veerman** zegt toe deze alternatieve bouwlocaties toe te sturen aan de griffie.
De heer **Nijkamp** (BBB) zegt dat de BBB vindt dat iedereen in Volendam gehoord moeten worden over de uitbreiding.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af of het aantal inbreilocaties hetzelfde is als het aantal woningen die in het uitbreidingsplan staan. Mevrouw **Veerman** bevestigt dat dit zo is en dat er geen behoefte is aan 1.160 woningen naast alle voorgenomen inbreilocaties.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Sterk. Hij spreekt op eigen titel als bezorgde omwonende van de Lange Weeren. De heer **Sterk** betoogt tegen de voorgestelde bouwplannen in De Lange Weeren. Het Hoogheemraadschap geeft ook aan dat de locatie niet de voorkeur verdient vanwege de slappe ondergrond en het feit dat het dient als overloopgebied voor water in het stedelijke gebied. Hij maakt zich zorgen over overstromingsgevaar als de natuurlijke waterbuffer wordt drooggelegd en wijst op de gevolgen van bodemdaling en verzakking, die nutsvoorzieningen en funderingen kunnen aantasten. Daarnaast zet hij vraagtekens bij de betrouwbaarheid van het jaarlijkse onderhoud en pleit voor nader onderzoek naar maatregelen om bodemdaling en wateroverlast te voorkomen.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of de heer Sterk informatie heeft of er een nieuw advies van het Hoogheemraadschap ligt op basis van nieuwe gegevens. De heer **Sterk** geeft aan dat dit niet gebeurd is.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of er contact is tussen de gemeente en het waterschap. De heer **Sterk** antwoordt dat hij daarvan niet op de hoogte is. In het 94e ARO-verslag staan hierover wel opmerkingen van het Hoogheemraadschap.
De heer **Bonekamp** (Volt) heeft gelezen dat de ARO wel akkoord is met het plan dat de gemeente heeft voorgelegd. De heer **Sterk** zegt dat de ARO de gemeente opdracht heeft gegeven om iets te

doen met de adviezen van het Hoogheemraadschap. Dit komt later niet meer ter sprake in het ARO-verslag.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Neppelenbroek van de Stichting Behoud Waterland.
Mevrouw **Neppelenbroek** wijst er op dat in de brief met betrekking tot de bouwplannen in De Lange Weeren een aantal onjuistheden staat. Ten eerste wordt aangevoerd dat er voldoende plannen voor woningbouw zijn in de regio en dat het knelpunt niet ligt bij een gebrek aan bouwlocaties, maar eerder bij zaken als stikstofproblemen, energiecapaciteit en stijgende bouwkosten. Verder wordt gesteld dat De Lange Weeren niet is opgenomen in de Woondeal MRA. Het Bestuursakkoord met betrekking tot bufferzonegebieden wordt besproken, waarbij wordt benadrukt dat het huidige bouwproject in strijd is met dit akkoord, met name wat betreft het aantal woningen en investeringen in groene en recreatieve waarden. Ook wordt de rol van de ARO (Adviescommissie Ruimtelijke Ordening) behandeld, die alleen heeft geadviseerd over de inpassing van het plan en niet over de locatiekeuze. Tot slot verzoekt mevrouw **Neppelenbroek** namens de Stichting Behoud Waterland om geen positief standpunt in te nemen ten aanzien van de bouwplannen in De Lange Weeren.
Statenlid **Van der Waart** (GL) wil weten op welke partij de extra kosten van 50.000 euro per woning die Decisio heeft berekend voor bouwen in het buitengebied zullen worden afgewenteld. Mevrouw **Neppelenbroek** wijst erop dat dit waarschijnlijk op de gemeenschap zal neerkomen vanwege de onderhoudskosten en de infrastructuur. Er ligt hierover een rapport dat is gemaakt in opdracht van MRA en de Provincie, mevrouw **Neppelenbroek** zegt toe dit rapport toe te sturen aan de commissie Ruimte.
De heer **Kes** (SP) vraagt of mevrouw Neppelenbroek de reactie kent van de omliggende gemeenten en de Provincie op het bestuursakkoord met daarin de voorwaarde die gekoppeld was aan de huizenbouw dat 10.000 euro per woning zou worden geïnvesteerd in additionele groene en recreatieve waarden in de bufferzone. Mevrouw **Neppelenbroek** zegt deze reactie niet te kennen van de overige gemeenten.
De heer **Van den Berg** (JA21) is benieuwd hoe mevrouw Neppelenbroek in het licht van de woningbouwplannen voor de 184.000 woningen in Noord Holland, denkt over de keuzes die gemaakt moeten worden. Mevrouw **Neppelenbroek** stelt dat er meer woningbouwlocaties zijn dan de behoefte aan woningen gezien de bevolkingsprognose van de provincie. Door de vergrijzing is dit plan niet nodig om te voorzien in de behoefte aan woningen in de regio Waterland, met name in Edam/Volendam.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt waar de locaties waar volgens de inspreker wel gebouwd kan worden, zich bevinden. Mevrouw **Neppelenbroek** verwijst naar het stuk dat mevrouw Veerman zal toezenden met alle inbreilocaties in Edam/Volendam.
De voorzitter dankt de insprekers en sluit het inspreekhalfuur en wijst erop dat dit onderwerp bij de volgende vergadering op de agenda staat als stuk voor de B-agenda.
De heer **Broertjes** (JA21) doet een ordevoorstel en vraagt of er draagvlak is in de commissie om de burgemeester en de heer Van der Woude uit te nodigen om het plan toe te lichten met een presentatie.
De **voorzitter** zegt dat een dergelijk voorstel niet gebruikelijk is, voorlopig is er voldoende informatie om de gedeputeerde te bevragen. Mevouw **Berkvens** (D66) wil dan ook het waterschap uitnodigen.
De **voorzitter** stelt voor om genoemde partijen te laten inspreken of hiervoor een technische avond te organiseren. De heer **Kes** (SP) wijst het voorstel af maar vraagt of het mogelijk is dat de gedeputeerde de input van de betrokken organisatie de volgende keer bij de stukken wil voegen.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat hij samen met gedeputeerde Rommel met de gemeente in overleg is. Als dat leidt tot besluitvorming dan zal alle informatie bijgevoegd worden.
De heer **Van den Berg** (JA 21) wijst erop dat het ordevoorstel van de heer Broertjes in stemming moet worden gebracht. De **voorzitter** ontraadt dit maar brengt het voorstel om de mensen van de gemeente en van het waterschap uit te nodigen in stemming. Het ordevoorstel wordt verworpen.

3. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, doorkijk Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen
De agenda en het verslag worden zonder wijzigingen vastgesteld. De lijst moties en toezeggingen wordt zonder wijzigingen vastgesteld. De korte termijnagenda is aan de stukken toegevoegd.

4. A-agenda Mobiliteit
4.a A-stuk integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031
Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht iMPi. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023. De insprekers bij dit punt zijn mevrouw De Jong namens Gemeentebelangen Heiloo en mevrouw Meurs namens de Stichting Heilloze weg.
De **voorzitter** geeft als eerste het woord aan mevrouw Meurs. Mevrouw **Meurs** geeft aan dat de Stichting Heilloze Weg kennis heeft genomen van het Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI) voor 2024. Op pagina 19 staat het project Afslag A9 bij Heiloo nog steeds vermeld, en dit bevindt zich zelfs in de Realisatiefase. De Afslag A9 is onderdeel van de Overeenkomst Nieuwe Strandwal, die afhankelijk is van opbrengsten uit het bedrijventerrein Boekelermeer en nieuwbouw in Zuiderloo en Zandzoom. De stichting is tegen de Afslag A9 vanwege de impact op een belangrijk weidevogelgebied. Ze maakt zich zorgen over het verlies van natuur zonder duidelijke compensatie elders in Heiloo. De stichting is ook tegen de groenprojecten, omdat deze niet voor natuurcompensatie worden gebruikt maar voor recreatie-infrastructuur in het kwetsbare gebied. Ze zijn niet tegen woningbouw in Zandzoom en Zuiderloo, maar wel tegen de massale bouw van duurdere woningen die voornamelijk voor een bovenmodaal publiek bedoeld zijn. Ze pleiten voor beperkte en betaalbare woningbouw. Hoewel ze niet tegen de ontsluiting van het bedrijventerrein Boekelermeer zijn, stelt de Stichting Heilloze Weg voor om de bestaande ontsluiting te benutten door de laatste 50 meter van de Middenweg tussen Heiloo en Alkmaar te asfalteren. De Overeenkomst Nieuwe Strandwal wordt als fragiel beschouwd, mede vanwege een lopende rechtszaak tegen de stikstofvergunning voor Zandzoom. Er wordt verwacht dat deze vergunning wordt vernietigd. De stichting zal opnieuw bezwaar maken tegen de Afslag A9 bij de Raad van State. Tenslotte vraagt de stichting om de Overeenkomst Nieuwe Strandwal te herzien en dringt erop aan om de Afslag A9 uit het iMPI te schrappen of op zijn minst de status aan te passen naar de planfase.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of mevrouw Meurs meer kan vertellen over de effecten van de afslag A9 op de diversiteit van het vogelbestand en of er meer historische zaken zijn die door de afslag vernietigd zullen worden. Ook vraagt zij waarom de Middenweg is afgesloten. Mevrouw **Meurs** zegt dat de gemeente afwijzend staat tegenover het asfalteren van de Middenweg, de reden daarvan is haar onbekend. Het stuk weg wordt nu door ondernemers als sluiproute gebruikt. Er wordt geen compensatie voor de zeventien hectare weidevogelgebied verleend. De heer **Dessing** (FvD) vraagt of het stuk Middenweg een openbare weg is, mevrouw **Meurs** zegt dat het geen openbare weg is maar een zandweg.

De **voorzitter** geeft het woord aan de tweede inspreker, mevrouw De Jong namens Gemeentebelangen Heiloo. Mevrouw **De Jong** volgt het project 'Aansluiting A9 bij Heiloo' al sinds 2013, eerst als bezorgde burger en tegenwoordig als fractievoorzitter van Gemeentebelangen Heiloo. Zij geeft aan dat het budget van 45,9 miljoen euro is gebaseerd op een schatting uit 2021 en is nog niet geactualiseerd. Recentere rapportages geven aan dat dit bedrag mogelijk niet voldoende is vanwege prijsstijgingen en vertragingen in het project. Gemeentebelangen Heiloo uit bezorgdheid over waarom het project nog steeds in de Realisatiefase staat, ondanks deze financiële onzekerheden. Ze stellen ook vragen over hoe het mogelijk is dat een begroting voor 2024 goedgekeurd wordt met een budget dat wellicht 15 tot 20 miljoen euro te laag is, gezien de verwachte inflatie, stijgende bouw- en arbeidskosten en mogelijke vertragingen. De fractie pleit sterk voor een kostenactualisatie vóórdat de begroting wordt goedgekeurd, zodat er een weloverwogen besluit kan worden genomen op basis van realistische financiële gegevens.
Bovendien zijn er vragen over de subsidiebedragen van de Provincie Noord Holland, die eerst verhoogd werden naar 14,2 miljoen euro en vervolgens naar 16,3 miljoen euro. Gemeentebelangen Heiloo wil graag verduidelijking of er een officiële subsidiebeschikking is verstuurd voor dit laatste bedrag. Ze willen weten of er mogelijk nog meer subsidie zal worden toegekend en wat voor impact dit heeft op de financiën van de betrokken gemeenten, vooral voor Heiloo, als penvoerder van het project. Ze verwachten duidelijke antwoorden van de Provincie en Gedeputeerde Staten om een realistische begroting te kunnen opstellen. De fractie benadrukt dat hun zorg niet gericht is op het project zelf, maar op het verkrijgen van betrouwbare cijfers en een realistische begroting in hun rol als gemeenteraad.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt hoe mevrouw De Jong als gemeenteraadslid staat tegenover de aansluiting A9. Mevrouw **De Jong** zegt dat de aansluiting A9 in Heiloo niet noodzakelijk is, aangezien de bestaande Middenwegverbinding al functioneert. Verder wordt beweerd dat de geplande woonwijken vooral bedoeld zijn om de aansluiting te financieren en niet om aan de lokale behoefte aan betaalbare woningen te voldoen. Recent onderzoek wijst uit dat er in Heiloo juist een overschot aan dure woningen is en een tekort aan betaalbare woningen. Gemeentebelangen Heiloo dringt aan op een heroverweging van de Overeenkomst nieuwe strandwal, vooral met betrekking tot de Aansluiting A9. Heiloo kan de kosten en verkeerseffecten niet dragen. Er lijkt een tactisch spel tussen Heiloo en Alkmaar om Alkmaar mee te laten betalen aan de Aansluiting A9, die eigenlijk overbodig is voor het bedrijventerrein Boekelermeer. Er is al een aansluiting aan de noordzijde van het terrein op de A9.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de woningbouw in Zandzoom niet op tijd geld oplevert voor de Aansluiting A9. Mevrouw **De Jong** geeft aan dat de ontwikkeling van Zandzoom sterk is vertraagd door de vernietiging van het Bestemmingsplan Zandzoom in 2020. De gehele bestemmingsplanprocedure moet opnieuw worden doorlopen. In september 2023 heeft de gemeente Heiloo een voorbereidingsbesluit genomen om de ontwikkeling van het gebied te bevriezen. Er loopt ook nog een rechtszaak tegen de Wnb/stikstof ontheffing, waarvan de uitspraak pas in 2024 wordt verwacht. Bovendien zijn de economische omstandigheden veranderd, waardoor de bouwkosten hoger uitvallen dan gepland. Dit terwijl het al voor 80 procent om dure nieuwbouw gaat, en de vraag lager is dan voorspeld. Door gestegen rente en hoge kosten is de vraag naar nieuwbouw afgenomen. De ontwikkeling van Zandzoom zal aanzienlijk langer duren en het is onzeker of de opbrengsten voldoende zullen zijn om de gestegen kosten, inclusief die van de Aansluiting A9, te dekken.
De heer **Van der Heijden** (D66) vraagt waarop de schatting van 15 tot 20 miljoen hogere kosten voor de Aansluiting A9 is gebaseerd, aangezien er geen actualisatie heeft plaatsgevonden. Mevrouw

De Jong geeft aan dat de geschatte kosten zijn gebaseerd op prijsindexatie. In 2022 was de inflatie meer dan 10%. Bouwkosten (loon en materiaal) kenden in datzelfde jaar de hoogste stijging ooit, met 9% voor utiliteitsbouw. De prijzen van zand en grind zijn in 2023 vergeleken met 2020 met 40% gestegen. De lonen zijn jaarlijks met ruim 5% gestegen en men verwacht eenzelfde stijging voor 2024. Daarnaast is de rente aanzienlijk gestegen en nemen de kapitaallasten toe. Al met al betekent dit een cumulatieve stijging van meer dan vijftien miljoen euro ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag van 45.9 miljoen in 2021.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of het klopt dat er de provincie 2,1 miljoen bijplust en dat de accountant de stukken over dit besluit niet kan terug vinden. Mevrouw **De Jong** bevestigd dit. Medio 2020 werd duidelijk dat de Aansluiting A9 opnieuw duurder uitviel, met een totaal van 5,7 miljoen aan extra kosten. Heiloo moest hiervan 1,7 miljoen bijdragen. Dit leidde tot een coalitiecrisis in november 2020. De nieuwe coalitie heeft met Gedeputeerde Staten gesproken, resulterend in een verhoging van de extra bijdrage van de Provincie Noord Holland aan de Aansluiting A9 van 14,2 naar 16,3 miljoen. De afspraken en beschikking over deze extra 2,1 miljoen zijn niet terug te vinden in de gemeentelijke documenten volgens de accountant.

Inhoudelijke behandeling Statenvoordracht iMPi

De heer **Van der Heijden** (D66) mist de focus op CO_2-reductie. Er wordt vooral geredeneerd vanuit verkeersveiligheid en doorstroming. In het iMPI moet meer aandacht komen voor CO_2 reducerende maatregelen en voor circulaire materialen. Hoe kijkt de gedeputeerde naar het achterstallig onderhoud aan bruggen en vaarwegen? Wat betreft de A8/A9, hierbij wordt niet aangegeven wat het gaat kosten. Het argument dat het gebeurt om een gezonde leefomgeving te creëren vindt D66 niet opgaan omdat de natuur gesloopt wordt ten behoeve van asfalt. Het voorstel Amsterdam Bay Area dat genoemd wordt op AT5 wordt niet genoemd in het iMPI. Is gedeputeerde het eens dat extra autowegen in tegenspraak zijn met de plannen rondom mobiliteit? Wordt het waterbergend vermogen ook meegenomen in het onderzoek?
Interruptie: de heer **Van den Berg** (JA21) vraagt hoe de heer Van der Heijden kijkt naar de maatregelen in het iMPI wat betreft CO_2-reductie zoals bushokjes met sedum. Vindt D66 dat een goede besteding van het geld en kan dit niet anders?
De heer **Van der Heijden** (D66) geeft aan dat het sedum geen CO_2 reduceert, maar dat dat te maken heeft met de opvang van het overschot aan water. Wat de D66 fractie betreft wordt meer ingezet op minder auto's en meer OV-oplossingen.
Interruptie: de heer **Boer** (VVD) merkt op dat de heer Van der Heijden onjuist beweert dat er geen nieuwe wegen meer worden aangelegd. De heer **Van der Heijden** (D66) geeft aan dat de auto niet bovenaan de ladder van duurzame mobiliteit staat.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt hoeveel van het budget van 7,5 miljoen voor het verduurzamen van verschillende projecten dat Provinciale Staten beschikbaar heeft gesteld nog resteert en waarom is ervoor gekozen om de extra kosten niet meer te laten zien. Bij de Kruising Wadweg en Waardepolderweg staat er een bedrag van 575.00 euro aan maatregelen in die in 2023 worden uitgevoerd. Als uit evaluatie blijkt dat er toch ingrijpende maatregelen moeten worden genomen, waarom duurt dit dan nog 5 à 6 jaar?
De Parallelweg N240 stopt ter hoogte van Opperdoes, dit is geen veilige situatie en omwonenden ondervinden hiervan veel hinder. Aanpassingen van rotonde en verlenging van de Parallelweg naar de Almereweg N239 is de oplossing. Waarom is de uitvoering hiervan doorgeschoven naar 2027/2028? Waarom is eerder in het iMPI aangegeven dat 2025/2026 haalbaar is en hoe is hierover gecommuniceerd?

Mevrouw **Bouhlel** (SP) zegt dat op bladzij 23 staat in het iMPI dat de nieuwe aansluiting Heiloo zou worden gerealiseerd, bij de fase staat 'realisatie'. Wordt dit niet eerst besproken? Mevrouw **De Jong** heeft een aantal vragen aan gedeputeerde gesteld en mevrouw **Bouhlel** vraagt of gedeputeerde hier op kan reageren. Hoe realistisch is het project voor de ondertunneling bij Broek in Waterland nog? In juli is op verzoek een motie aangehouden over het fietspad tussen Volendam en Monnickendam. De realisatie hiervan is niet opgenomen in het iMPI. De SP wil hierover een opnieuw een motie indienen tenzij de gedeputeerde nu een toezegging kan doen dat dit traject opgepakt gaat worden.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt of bij de genoemde bedragen in tabel 15 'vast en variabel onderhoud' rekening is gehouden met inflatie, gestegen rentelasten, gestegen materiaallasten en loonkosten.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt waarom een project dat niet gerealiseerd kan worden, niet gedegradeerd wordt. Is het wel een goed idee om een begroting goed te keuren waarin wordt gerekend met berekeningen uit 2021? Kan de gedeputeerde uitleg geven over de subsidiebeschikking van 1,2 miljoen? Aansluiting A8/A9 is al ruim 60 jaar oud. Statenlid **Hollebeek** stelt voor om in te zetten op OV en fiets en het opwaarderen van de N246 voor vrachtverkeer langs het Noordzeekanaal.
De heer **Van den Berg** (JA21) wijst op het plan van de provincie om de komende drie jaar 34 bushokjes vervangen door nieuwe bushokjes voorzien van sedumbedekking. Als JA21 het project doorrekent komt dit uit op vijf tot tien keer hoger dan de marktprijzen. Het staal van de bushokjes draagt ook bij aan de CO_2-uitstoot.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) constateert dat de heer Van den Berg wel voor bijdrage is aan biodiversiteit. De heer **Van den Berg** (JA21) vindt dat er betere bestedingen zijn dan biodiversiteit.
De heer **Boer** (VVD) vraagt hoe het staat met de ontsluiting van het WOF-terrein in West Friesland. Hij vraagt de gedeputeerde om toelichting op de status van het verlengen van de Koopvaardersluis. De VVD vindt dit een belangrijk project, in het iMPI staat dit project bij geschrapte projecten, de heer **Boer** wijst erop dat gedeputeerde een toezegging heeft gedaan dat dit project wel op de kaart blijft staan. De VVD vraagt zich af of de 34 nieuwe bushokjes het meeste resultaat oplevert.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) sluit zich aan bij de opmerkingen van JA21 en de VVD over de bushokjes met sedumdaken. Wat vindt gedeputeerde hiervan? In de komende periode worden de gebiedscontracten opnieuw afgesloten en daarbij wordt gekeken naar samenwerking met andere overheden. Wil de gedeputeerde de commissie daarvan op de hoogte houden?
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) hoort graag van de gedeputeerde wanneer de commissie de resultaten kan verwachten van de verkenning van de N242 met betrekking tot geluidsoverlast, files en onveilige verkeerssituaties. Vindt de gedeputeerde dat de N9 binnen de ring Alkmaar een fileprobleem heeft? Heeft de gedeputeerde kennis genomen van de verbreding van de N521 in Amstelveen en is gedeputeerde bereid om de N521 op te nemen in de studiefase?
Statenlid **Van der Waart** (GL) meldt dat GL een groot voorstander van sedumdaken op bushokjes en vindt de investering de moeite waard met betrekking tot klimaatadaptatie en biodiversiteit.
De heer **Boer** (VVD) vindt het niet duurzaam om bushokjes te slopen en met staal van Tata Steel nieuwe bushokjes te plaatsen. Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat pas als er bushokjes vervangen moeten worden, er nieuwe geplaatst worden met sedumdaken. Statenlid **Van der Waart** vindt het vreemd dat bij de N206 het fietspad niet wordt uitgevoerd omdat het te smal zou zijn. Waarom wordt er niet naar een andere oplossing gezocht in zo'n geval? Zij wil graag de reflectie op de aansluiting A9 bij Heiloo van de gedeputeerde. Kunnen we ervan uitgaan dat dezelfde

percentages gelden voor de bijdrage vanuit de subsidieregeling en de regionale partners of zien we dit geld niet meer terug?
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of de gedeputeerde kan uitleggen waarom de bijdrage van de regiopartners met 8,5 miljoen is verlaagd met betrekking tot de dekking van de bereikbaarheid Waterland. Mevrouw **De Boer** ontvangt graag een schriftelijk antwoord van de gedeputeerde op de vraag van inspreker mevrouw De Jong over een tweede subsidiebeschikking van 2,1 miljoen ten behoeve van de aansluiting A9.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt om een overzicht in de iMPI met projecten die overgaan van de studiefase naar de planfase en nieuwe projecten die in de studiefase komen, inclusief een toelichting op de redenen hiervoor. Er wordt gesproken over een negatieve stelpost, maar er is geen informatie beschikbaar over mogelijke oplossingen. Wanneer zal GS met een passende oplossing komen? Graag ontvangt de ChristenUnie een reflectie hoe de gedeputeerde het schrappen van de fietsoversteek op het kruispunt van de N512 ziet ten opzichte van de tekst die in het coalitieakkoord staat. Bij de N206 is het argument dat de varianten zeer ingrijpend zijn; kan de gedeputeerde vertellen wat gedaan wordt om de situatie op N206 te verbeteren? De ChristenUnie is het niet eens met gemakzuchtige keuzes om de fietsprojecten te schrappen omdat deze te ingewikkeld zijn. Klopt het dat de N525 geschrapt wordt en dat het fietstunneltje daarmee eindelijk bruikbaar wordt? Wil de gedeputeerde antwoord geven op de vraag van de inspreekster over de goedkeuring van de begroting als nu al duidelijk is dat er geen budget is?
De heer **Bonekamp** (Volt) vindt het zorgwekkend dat vier van de vijf geschrapte initiatieven, fietsgerelateerd zijn. Is Gedeputeerde Staten het met Volt eens dat er meer projecten en investeringen in de Noord Hollandse fietsinfrastructuur nodig zijn? Volt vindt het vreemd dat er nergens projecten worden genoemd met moderne mobiliteitsvormen zoals autonoom vervoer. Ziet Gedeputeerde Staten mogelijkheden om te onderzoeken waar autonoom vervoer gerealiseerd kan worden?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof**.** Gedeputeerde **Olthof** is blij met de mooie stappen die gezet worden met het iMPI, het gaat echt over de inhoud, er is sprake van meer circulair en meer duurzaam en dat is ook de ambitie. Dit is geen aparte post meer maar dit wordt meegenomen in de aanbestedingen. Aannemers werken ook duurzamer en een deel is experimenteel. Nederland is voorloper als het gaat over toepassen van duurzaamheid in projecten. Het Rijk gaat vooral inzetten op beheer en onderhoud van bruggen en vaarwegen. Samen met Rijkswaterstaat wordt gekeken hoe gezamenlijk met de markt aanbesteed kan worden. A8/A9 zit nu financieel niet in het iMPI omdat dit nog in de studiefase zit. In het coalitieakkoord is besloten om pas verder te gaan als er zicht is op financiering en dat het niet ten koste gaat van het werelderfgoed. In het coalitieakkoord is besloten dat in deze periode duidelijkheid verschaft zal worden over de leefbaarheid rondom de N203 en de aansluiting A8A9. Wat betreft Amsterdam Bay Area geeft gedeputeerde **Olthof** aan dat de Provincie de voorkeur geeft aan een OV-verbinding rondom de ontsluiting van Almere. Op dit moment wordt hier nog een studie naar uitgevoerd en dit wordt via MRA bij het platform Mobiliteit besproken.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de Werelderfgoed-status ter zijde kan worden geschoven ten behoeve van de aansluiting A8/A9 zodat de kosten lager zijn. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het besluit door Provinciale Staten is genomen met betrekking tot twee criteria, namelijk het behoud van de Werelderfgoed-status en het zicht op financiering.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de gedeputeerde bij een OV-verbinding ook denkt aan een metro lightrail en of BRT ook optie kan zijn. Gedeputeerde **Olthof** vindt dat elke vorm van OV die

bijdraagt aan de bereikbaarheid bespreekbaar is. De vraag van het CDA over de duurzaamheidsmaatregelen beantwoordt gedeputeerde **Olthof** dat de 7,5 miljoen bestemd is. Wat betreft de Wadweg zijn er voor de korte termijn maatregelen genomen en daarvan wordt het effect onderzocht. De aanvullende lange termijn maatregelen zijn moeilijker te realiseren binnen korte tijd. Er moet onderzoek worden gedaan of bijvoorbeeld rotondes op die plek mogelijk zijn. Over de parallelweg N240 bij Opperdoes is gedeputeerde **Olthof** in overleg met bewoners en de dorpsraad, daarbij is duidelijk aangegeven waarom dat op die plek geen voorkeur heeft. De reden van de uitloop naar 2027/2028 is dat het een complex traject is waarin de ontsluiting van Agriport meegenomen wordt in de aanbesteding. Dit gaat in goed overleg met Medemblik en de bewoners. De ontsluiting van de A9 bij Heiloo zit nu in realisatiefase. De commissie heeft zelf besloten om het krediet te verhogen naar zestien miljoen. Deze extra 2,4 miljoen is wel gereserveerd maar is nog niet geformaliseerd en daarom heeft accountant dit bedrag niet teruggevonden. Gedeputeerde **Olthof** antwoord de vragen graag schriftelijk. De varianten van de onderdoorgangen bij Broek in Waterland zijn onderzocht en daarvan zijn de bewonersvariant en de verlengde variant overgebleven. Hier moet zicht op financiering op komen, het gaat om een bedrag van 240 miljoen. Hierbij is de provincie op zoek naar partners. Het fietspad N247 wordt niet meer apart genoemd omdat het een onderdeel is van Bereikbaar Waterland. Wat betreft het variabel onderhoud zijn er gebiedscontracten met de aannemers en daarbij wordt geïndexeerd. De commissie wordt door de gedeputeerde op de hoogte gehouden bij verlenging van de contracten. Interruptie: de heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt of projecten uitgesteld worden omdat de financiering niet meer haalbaar is. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de veiligheid altijd voorop staat en hij daarop terugkomt bij de commissie als dit aan de orde is. Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of het verstandig is om met de cijfers van 2021 te rekenen. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het voor een groot deel aannames zijn en dat er altijd een verschil zit tussen hetgeen dat nu in het krediet staat en wat het feitelijke bedrag wordt, gelet op de huidige markt. Het zandpad valt buiten de scope en dit is een onderwerp van gemeente Heiloo en Alkmaar. De snelheidsverlaging op de N203 worden meegenomen in de trajectstudie en het groot onderhoud. Een aantal bushokjes moet worden vervangen en dit gebeurt alleen op plekken in de stad waar deze sedumdakbedekking wel effect heeft. Deze keuze is gemaakt ten behoeve van de leefbaarheid en een gezonde leefomgeving. Interruptie: de heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of andere maatregelen de biodiversiteit niet beter zullen dienen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er zeker andere projecten te vinden zijn maar dit gaat specifiek over de vervanging van de bushokjes. Dit is een keuze. Mevrouw **De Boer** (BBB) interrumpeert met de opmerking dat zij een onderzoek gelezen dat sedumdakbedekking de biodiversiteit minimaal verhoogt en dat beter een andere keuze gemaakt kan worden als het gaat om de biodiversiteit, bijvoorbeeld voor projecten waarvan het nut bewezen is. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat deze keuze gemaakt is om de biodiversiteit in de stad te verhogen en dat de provincie juist ook moet investeren in nieuwe en innovatieve projecten.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat hij met de betrokken ondernemers in gesprek is over de ontsluiting van WFO-terrein. Er wordt een studie gedaan naar de beste oplossing voor de ontsluiting van het WFO-terrein. Dit onderwerp wordt niet genoemd in het iMPI omdat dit nog in de verkenningsfase zit. De vraag over de verlening van de Koopvaarderschutsluis wordt op dit moment niet gedaan. Er wordt een kernnetstudie uitgevoerd en daarover zal de commissie de komende jaren geïnformeerd worden. De verkenning van de N242 is afgerond en op dit moment wordt er gekeken naar het totale gebied. Dit komt terug in het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De uitkomst van de verkenning zal binnenkort worden toegezonden aan de commissie. Bij de N9 speelt vooral de

verkeersveiligheid een belangrijke rol. Op dit moment worden er regelmatig gesprekken gevoerd met het Rijk. Hierbij wordt samen met de regio ook gekeken naar de ring Alkmaar. Wat betreft de N521; hierbij spelen de eigendomsverhoudingen een rol. Er worden gesprekken gevoerd met de gemeente Amstelveen. Om de knelpunten bij de N206 op te lossen, zouden er in dit geval veel bomen gekapt moeten worden of een heel nieuw fietspad moeten worden aangelegd door landelijk gebied. Er wordt constant gekeken naar verbeteringen en dit is ook de ambitie in het coalitieakkoord. Bij de N247 is besloten om door te gaan met het noordelijke deel. De rest van het bedrag staat nog wel gereserveerd en zal worden vrijgemaakt als met het zuidelijke deel wordt gestart. Interruptie: Statenlid **Van de Waart** (GL) vraagt of het ook geldt voor gemeentes die aan dit project deelnemen dat het bedrag omlaag gaat. De heer **Olthof** bevestigd dat wordt gekeken naar de belangen en bijdragen van de deelnemende gemeenten. De gedeputeerde vindt de vraag van de ChristenUnie om duiding van de fietsprojecten 206, 525 en 512, technische vragen en hij zal deze daarom schriftelijk beantwoorden. Er wordt zorgvuldig naar alle fietsprojecten gekeken. Interruptie: de heer **Bonekamp** (Volt) wijst erop dat vier van de vijf fietsprojecten gesneuveld zijn. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat met aandacht is gekeken naar de haalbaarheid van de afzonderlijke fietsprojecten en dat de fiets een speerpunt blijft. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het autonoom rijden valt onder Smart Mobility en het heeft de aandacht, maar dit valt niet onder het iMPI. Interruptie: mevrouw **Buit** (ChristenUnie) mist nog steeds de reflectie van de gedeputeerde op het schrappen van de fietsprojecten. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat het lijkt dat er een aantal fietsprojecten geschrapt is door de knelpunten, maar dat het zeker de ambitie is om te investeren in fietsinfrastructuur. Promoties en degradaties zijn niet opgenomen in het iMPI, deze zitten in de voordracht inclusief de onderbouwing hiervan. Gedeputeerde **Olthof** adviseert om duiding te vragen als dit niet helemaal duidelijk is voor bepaalde plannen. Wat betreft de negatieve stelpost; deze is correct voor wat betreft de vorige periode en dit zal bij de volgende begrotingswijzigingen gecorrigeerd worden. Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de gedeputeerde schriftelijk kan terugkomen op de Bereikbaarheid Waterland met deelprojecten en gereserveerde bedragen. Gedeputeerde **Olthof** stuurt de stukken toe. Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt waarom projecten niet worden gedegradeerd als de noodzakelijke bouwstenen voor de realisatie wegvallen. Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat dit wel met het Schouw gebeurd is maar als het krediet beschikbaar blijft is dat de reden dat niet gedegradeerd wordt. De heer **Dijk** (CDA) vraagt wanneer de commissie geïnformeerd wordt over de verkenning van de situatie van de N242. Gedeputeerde **Olthof** is nog in gesprek met de regio en de verkenning is afgerond, binnenkort zal de commissie hierover geïnformeerd worden. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of er voor Smart Mobility infrastructuur zal worden aangelegd en of dat dan in het iMPI zal worden opgenomen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat op het moment dat er geïnvesteerd wordt in infrastructuur voor Smart Mobility dit ook meegenomen wordt in het iMPI. De heer **Van den Berg** (JA21) is van mening dat het gebruik van overheidsgeld voor de bekleding van nieuwe bushokjes met sedum niet doelmatig is. Zijn fractie zal daarom tijdens de aanstaande Provinciale Statenvergadering hierover een amendement indienen. Hij verzoekt de gedeputeerde om schriftelijk te laten weten hoeveel staal er wordt gebruikt bij de productie van de bushokjes. Gedeputeerde **Olthof** vraagt zich af of de vraag van de heer **Van den Berg** (JA21) iets gaat toevoegen aan de discussie en de besluitvorming.

5. A-agenda Financiën

5.a.1 Begroting 2024 (alle commissies)

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2024 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.
Behandelvoorstel:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord) die betrekking hebben op de commissie Ruimte.
De **voorzitter** geeft het woord aan Statenlid **Van der Waart** (GL). GL is blij dat er in deze periode meer geld beschikbaar komt vanuit de opcenten. Dit is nodig om de opgaven waar we voor staan aan te pakken, denk daarbij aan de klimaatopgave, de biodiversiteitscrisis en de wooncrisis.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt zich af hoe realistisch het ambitieniveau is voor de woningbouw van 184.000 woningen en wat de status is van de planning voor 2024. Ook graag aandacht voor betaalbare woningen. De heer **Bonekamp** (Volt) is benieuwd hoe Gedeputeerde Staten de lessen meeneemt van de huidige woonagenda in de nieuwe woonagenda en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Hoe kijkt Gedeputeerde Staten aan tegen de sneller toegenomen bevolking door geopolitieke gebeurtenissen en is er bereidheid en geld om meer woningen te bouwen? Is gedeputeerde het met Volt eens dat wonen voor de jongere generatie extra aandacht behoeft? Is Gedeputeerde Staten bereid te onderzoeken of er gedifferentieerd kan worden in de opcenten om de autobezitter in de landelijke gebieden te ontzien en elektrisch vervoer aantrekkelijk te houden?
Interruptie: de heer **Boer** (VVD) vraagt of de heer Bonekamp ook vindt dat inwoners van de stad die ver buiten de stad werken ook meer moeten betalen? De heer **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat de meeste verplaatsingen binnen de randstad plaatsvinden en dat gekeken kan worden naar de alternatieven. Interruptie: mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt zich af waarom het betalen van autogebruik niet de voorkeur heeft. De heer **Bonekamp** (Volt) vindt dit zeker een goede oplossing maar deze maatregel is tot op heden niet uitgevoerd. Als Provincie kun je hierin ook stappen zetten.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wat de operationele kosten zijn om dit te differentiëren. De heer **Bonekamp** (Volt) denkt dat het de investering waard is om het verschil te kunnen bewerkstelligen.
De heer **Kes** (SP) vraagt of de mensen die de aanschaf van een elektrische auto niet kunnen betalen niet opnieuw zwaar belast worden. De heer **Bonekamp** (Volt) zegt dat Volt voor differentiatie is om de mensen die afhankelijk zijn van een auto niet te zwaar te belasten. De plannen hiervoor worden op dit moment doorberekend door het PBL voor het landelijke programma van Volt. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt aan Gedeputeerde Staten hoe er voor gezorgd wordt dat er goede controle op de begroting zit om te voorkomen dat er veel gestort en onttrokken wordt aan reserves. De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Klein** (ChristenUnie). De ChristenUnie vraagt zich af hoe de extra investering in het openbaar vervoer zich verhoudt tot het wegvallen van de beschikbaarheidsvergoeding. Per saldo blijft er minder geld beschikbaar voor het openbaar vervoer. Hoe verhoudt zich dit tot de ambitie van de Provincie om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken? Hoe is de budgettering van het wagenpark berekend?
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt de gedeputeerde wanneer de voorwaarden van woningbouw aan de randen van de bebouwing verwacht kunnen worden. Het college heeft 20 miljoen uitgetrokken voor twee pilots voor actief grondbeleid. Gaat de Provincie zelf inleggen en hoe worden deze pilots ingericht en de risico's ingedekt? Kan het college toezeggen dat de opzet van deze pilots in een vroeg stadium worden voorgelegd aan Provinciale Staten? Klopt het dat er buslijnen worden geschrapt in Noord Holland Noord?

De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat er geen geld is voor natuurinclusief bouwen vanuit wonen en natuur. De PvdD zal hierover een motie indienen tijdens de Provinciale Statenvergadering.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt wat er verwacht kan worden van de aanjagende rol van de Provincie met betrekking tot de verdubbeling van de bouwproductie. Het CDA vraagt zich af wat wordt bedoeld met de betaalbaarheid van betaalbare woningen. Hoe gaat de 1,4 miljoen die de komende vier jaar ingezet gaat worden voor het Masterplan Wonen? Waar wil de portefeuillehouder dit aan uitgeven? De komende jaren gaat er minder begroot worden op de post bereikbaarheid. Kan de portefeuillehouder hierover uitleg geven? Hoe gaan we realistisch om met de ruimtelijke ontwikkeling? Het CDA vraagt of Realiteit, Haalbaarheid en Betaalbaarheid als kader toegevoegd kan worden aan Omgevingsvisie en Ruimtelijke plannen.
De heer **Van den Berg** (JA21) maakt zich zorgen over de structurele onttrekking uit de reserves en is van mening dat de begroting van de provincie te allen tijde in balans moet zijn. JA21 is benieuwd naar de ontwikkeling van de kosten op het gebied van het asielbeleid en in het licht van de aanstaande dwangwet. De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt zich af waar de verlaging van de bijdrage derden vandaan komt. Wat is de achterliggende gedachte om geen provinciale opcenten te berekenen aan bestelauto's, bussen en vrachtwagens?
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat de vraag of er gedifferentieerd kan worden in de opcenten, een landelijk vraagstuk is. Op de vraag van Volt over de berekening van de budgettering van het wagenpark, antwoordt gedeputeerde **Rommel** met dat dit gebaseerd is op de historische ontwikkeling van de groei. Dit wordt nog verder uitgewerkt evenals de pilots van het grondbeleid. Zodra deze pilots meer concreet zijn zal zij daarop terugkomen bij Provinciale Staten. Bij de uitwerking van de concrete plannen van de Omgevingsvisie zal uiteraard gekeken worden naar de realiteit, haalbaarheid en betaalbaarheid hiervan. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of bij de inrichting van de opcenten het landelijke beleid gevolgd moet worden. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de opcenten van de Provincie gaan over de belastingruimte, de differentiatie is landelijk.
Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat de haalbaarheid van de te bouwen betaalbare woningen complex is. In een oververhitte woningmarkt is er een afkoeling aan de aanbodzijde. Het belang is te groot om niet door te gaan met woningbouw. Het verschil tussen de huidige en de nieuwe woonagenda is dat nog meer gestuurd wordt op het vergroten van het aanbod van betaalbare woningen zodat alle mensen in de provincie ook echt een woning kunnen vinden. Dit staat ook in het coalitieakkoord. Als de Provincie al in staat zou zijn om meer dan 184.000 woningen te bouwen dan is de doelstelling naar versnelling van 2030 naar 2028. De jongere generatie heeft zeker de aandacht omdat het een probleem is voor hen om een betaalbare woning te vinden. Wat betreft het bouwen aan de randen van de bebouwing, de woningmarkt is erg veranderd en er zijn heel veel locaties nodig. Binnenstedelijke locaties moeten ook gerealiseerd worden. De invulling hiervan komt voor te liggen bij de derde herziening van de omgevingsverordening 2024. De verdubbeling van de bouwproductie is een flinke taakstelling. We nemen onze rol als stimulator serieus. Onlangs is er een brief gestuurd naar alle wethouders, gemeenten, marktpartijen en woningcorporaties met het verzoek om bij te dragen aan het behalen van de doelstelling om het aantal woningen te verdubbelen. Voor starters is 350.000 euro voor een woning behoorlijk veel geld maar er wordt vastgehouden aan de landelijke richtlijn van twee derde sociale en een derde betaalbare woningen.
Interruptie: de heer **Dijk** (CDA) vraagt waarom 350.000 euro nog steeds als betaalbaar wordt beschouwd. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat dit een landelijk begrip is en daarbij is het bereik van 250.00 naar 350.000 euro realistisch. Dit kost het bouwen van een woning.

Interruptie: de heer **Kes** (SP) vraagt welke instrumenten de Provincie heeft om de gemeentes te stimuleren bij de invulling van woningbouwprojecten. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan daarvoor niet veel middelen te kunnen inzetten als Provincie, de instrumenten die er zijn, zal de Provincie ook inzetten. De heer **Kes** (SP) vraagt of bij een nieuw bouwproject de afspraken worden vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat die mogelijkheid bestaat, maar dat over het algemeen projecten na vier jaar niet meer in de contractvormingsfase zitten. De 1,4 miljoen voor het Masterplan Wonen gaat helpen bij het realiseren van meer en betaalbare woningen. Dit geld wordt zo doelmatig mogelijk ingezet. Het vraagstuk van de ontwikkeling van de kosten op het gebied van het asielbeleid ligt bij de commissaris van de Koning en de verwachting is dat hier middelen van het Rijk beschikbaar voor komen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof.** Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de tegemoetkoming van het Rijk gecompenseerd wordt door de Provincie en dat daar ook een stuk indexatie in zit. De laatste verhoging van elf procent wordt niet gecompenseerd. De buslijnen Noord Holland Noord staan niet in de begroting omdat er lijnen geschrapt worden ten behoeve van een betere invulling van het OV voor zowel trein als bus. Op de vraag van mevrouw **Berkvens** (D66) of dezelfde mate van bereikbaarheid gewaarborgd wordt, kan gedeputeerde **Olthof** dat niet garanderen omdat met de regio gekeken wordt hoe het beter georganiseerd kan worden. De vraag over de verminderde investeringen op de post bereikbaarheid, beantwoordt gedeputeerde **Olthof** met de opmerking dat de begroting voor mobiliteit altijd fluctueert. Dit heeft te maken met projecten die opgeleverd worden en reserves die worden toegevoegd en onttrokken. De VRA en de gemeenten dragen op dit moment minder bij aan het stuk Waterland dat nu gedaan wordt. Dit wordt straks weer aangevuld als het zuidelijke deel wordt aangepakt. De keuze voor wegenbelasting voor busjes en vrachtwagens ligt bij Den Haag.

De **voorzitter** rondt het agendapunt af en meldt dat het advies van de commissie in de vorm van een verslag in Provinciale Staten worden toegezonden en dat dit verder behandeld wordt in de Provinciale Statenvergadering van 13 november.

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Nijkamp** (BBB). De heer **Nijkamp** zegt dat BBB bij de gestelde rondvraag inzake Zwaagdijk West graag nadere informatie wil hebben over de inhoudelijke rapportage van het haalbaarheidsonderzoek. Bewoners van Zwaagdijk West hebben bij hun inspreekbeurt aangegeven niet te zijn gehoord. In de laatst gehouden vergadering van de Commissie Ruimte heeft de gedeputeerde ruimte gevraagd om contact op te nemen met de gemeente Medemblik en andere betrokkenen bij Zwaagdijk-West. BBB wil graag weten of gedeputeerde dit heeft gedaan en wat de stand van zaken is met betrekking tot Zwaagdijk-West?

Interruptie: de heer **Van den Berg** (JA21) stelt een procedurele vraag en verbaast zich over deze vraag van BBB omdat JA21 over hetzelfde onderwerp schriftelijke vragen heeft ingediend. Deze vragen staan nog uit. De **voorzitter** geeft aan dat het punt van de heer **Van den Berg** terecht is en zegt toe dat er in het vervolg strikter op zal worden gestuurd. Omdat de rondvraag al toegekend is zal gedeputeerde **Beemsterboer** de vraag van de heer Nijkamp beantwoorden. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dat de vragen van JA21 de volgende dag beantwoord zullen worden. Er is inmiddels een gesprek geweest met de wethouder en er zal deze week een gesprek met de dorpsraad plaatsvinden. Dit zal een open gesprek zijn over hun wensen met de gedeputeerde en de wethouder.

7. A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a 90 procent versie Ontwikkelperspectief NZKG

Toelichting: De Bestuurscommissie Ruimte NZKG bestaat uit de vertegenwoordigers van de colleges en directies van gemeenten langs het Noordzeekanaal, het Rijk, de betrokken waterschappen en het hoogheemraadschap, de havenbeheerders, de beheerder van de Rijksinfrastructuur en de industrie. De Bestuurscommissie Ruimte NZKG vergadert op 29 september 2023. De vergadering wordt voorgezeten door de gedeputeerde Havens. Het college bespreekt de agendapunten ter voorbereiding op deze vergadering. De Bestuurscommissie Ruimte vraagt de deelnemende overheden wensen en opvattingen kenbaar te maken op het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. GS vragen Provinciale Staten om bij te dragen aan de provinciale reactie.

Behandelvoorstel:

Adviseren aan Provinciale Staten over de Statenvoordracht Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. De voordracht zal geagendeerd worden voor de Provinciale Statenvergadering van 13 november 2023.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Valk** (BBB). De BBB maakt zich zorgen over de energietransitie en hoe er met de haven wordt omgegaan. Uit het ontwikkelperspectief blijkt dat er in de haven van Amsterdam een grote waterstofopslag wordt aangelegd. De energie die nodig is om deze waterstof te maken moet komen van windmolens op zee. Tata Steel zal naar verwachting een grote afnemer zijn van deze waterstof. Rondom de waterstofopslag moet een grote veiligheidscontour worden gevormd en dit gaat volgens de BBB ten koste van de ruimte die nodig is voor andere doeleinden, waaronder woningbouw. Er worden in het document geen andere opties voor energie genoemd zoals bijvoorbeeld kernenergie, kinetische energie en aardwarmte. Ook is niet zeker dat Tata Steel echt overgaat op waterstof. De Houtrakpolder wordt genoemd om als waterbuffer te dienen, dit staat op gespannen voet met de afspraken die zijn gemaakt met de haven. De Houtrakpolder zou de ruimtelijke strategische reservering zijn voor realisatie van een havenbekken. Interruptie: mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of een kerncentrale niet dezelfde veiligheidscontour vraagt als de waterstofopslag. De heer **Valk** (BBB) geeft aan dat voor de veiligheidscontour van kleine kerncentrales, de zogenaamde SMR-modules een veel kleinere veiligheidscontour nodig is. De BBB vindt dat de voorwaarden die worden gesteld aan het nieuwe havenbekken in de Houtrakpolder op meerdere manieren te interpreteren is. Dit moet concreter zodat ook de ondernemers weten waar zij aan toe zijn.

De heer **Van Gilse** (VVD) stelt dat het Noordzeekanaalgebied een van de belangrijkste industrieclusters van Nederland is. De VVD heeft bij de Technische meeting gevraagd naar de stapeling van NOVEX-gebieden. Het gevolg hiervan is dat we een integrale afweging zien, behalve op het gebied van mobiliteit. Juist in het Noordzeekanaalgebied had de VVD dit willen meenemen. Wat betreft de oproep aan het Rijk om grondposities in te nemen; gaat het hier over de infrastructuur voor energie of ook om andere functies? De verkennende studie ‘ruimte voor circulaire economie’ van het planbureau voor de leefomgeving is niet in dit ontwikkelperspectief meegenomen. Het planbureau gaat ervan uit dat er veel meer ruimte nodig is voor de circulaire economie, het planbureau spreekt van 40 procent. De schuifruimte is nodig omdat de oude en de nieuwe economie een tijd naast elkaar zullen bestaan. Het verzoek van de VVD is om de passages waarin stappen gezet worden in een andere richting dan de huidige reservering van de Houtrakpolder voor havenactiviteiten te herzien en vooral om voor dit gebied geen onomkeerbare keuzes te maken die de reservering teniet doen.

De heer **Dessing** (FvD) vindt dat duidelijk is dat er geen ruimte is voor de transities die genoemd worden in het rapport. De keuzes die genoemd worden leiden tot ecologische verwoesting. Waarom wordt woningbouw in combinatie met gezondere leefomgeving expliciet genoemd als er al binnen de normen wordt gebouwd? FvD maakt zich zorgen over de prioriteit die wordt gegeven aan de energietransitie ten opzichte van woningbouw rondom het Noordzeekanaal. Volgens verschillende berekeningen van doemscenario's zou de zeespiegel in 2050 met vijf cm gestegen zijn, leidt dit echt tot het niet meer kunnen schutten van de zeesluizen? De doemdenkscenario's en de keuzes in het rapport onderschrijft FvD niet. Interruptie: de heer **Valk (**BBB) vraagt of de heer Dessing het ermee eens is dat we van de fossiele brandstoffen af moeten? De heer **Dessing** (FvD) is het daar niet mee eens.

Statenlid **Freeman** (GL) zegt dat wat GL betreft het belangrijk is dat waarde gehecht wordt aan het landschap, de ecologie en de leefbaarheid van het gebied. GL is blij dat het havenbekken niet langer wordt genoemd als serieuze optie voor de Houtrakpolder. GL kan zich vinden in de vernatting van het gebied en de functie van waterberging mits de zorg voor ecologische en landschappelijke waarde van het gebied gewaarborgd wordt.

De heer **Vonk** (PvdA) zegt dat het rapport laat zien dat we redeneren vanuit aantal thema's, zoals haven, industrie, wonen, landschap en water. De natuur komt helaas wat minder aan de orde. Woningbouw in de haven zou een optie kunnen zijn. De heer **Vonk** mist het perspectief op het wereldbeeld van 2050 in het rapport en vraagt zich af of de woonopgave voldoende verbonden is met een gezonde leefomgeving.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is positief over de verbetering van de wijken die nu op achterstand staan en de aandacht voor de circulaire economie. De ChristenUnie is blij met het ontwikkelperspectief waarin het havenbekken niet meer nodig is. Waar is het jaartal van 2050 op gebaseerd bij het streven naar een emissievrije vaart en waarom kan dit niet eerder?
Mevrouw **Berkvens** (D66) is het eens met de Provincie dat water en bodem sturend moet zijn maar vraagt zich af wat er bedoeld wordt met de flexibiliteit die de Provincie hierbij aangeeft? Wil het college afwijken van deze nationale leidraad en zo ja, met welk doel?
Statenlid **Hanou** (PvdD) vraagt of Gedeputeerde Staten nog voornemens is om bewoners en bedrijven uit te nodigen om hun mening te laten geven over dit rapport. Is het zo dat industrie en economie voorop staan in het Noordzeekanaal Ontwikkelperspectief en dat alle andere voornemens in dit gebied hieraan ondergeschikt zijn? Deelt Gedeputeerde Staten de mening dat het vasthouden aan risicoruimte voor benzine in de nabije toekomst achterhaald is? Is het reserveren voor toekomstige ontwikkelingen niet te voorbarig omdat we deze ontwikkelingen op dit moment nog niet kennen? Wie worden er betrokken bij de uitvoeringsagenda en wat is de reden dat nu al wel de keuze gemaakt om groene ruimte op te offeren voor een transformatiestation en andere energie-infrastructuur, terwijl de risicocontour in beton gegoten wordt verklaard.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vindt dat met het oprekken van de risicoruimte wordt gespeeld met levens in stedelijk gebied. Met de bouw van 110.000 woningen in transformatiegebieden ontstaat er een groot probleem.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt wat de reservelocatie is voor bedrijven die weg moeten uit de haven. Is dit de Houtrakpolder? Zij vraagt duidelijkheid over de manier waarop de versnippering van het landschap doorbroken gaat worden.
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat het NZKG een koersdocument is, de afspraken worden opgenomen in een uitvoeringsagenda en daarna volgt een investeringsagenda. De commissie kan de brief 'wensen en opvattingen bij Ontwikkelperspectief NZKG' indien gewenst amenderen of daar een motie op zetten.

In het havengebied is ruimte voor de circulaire economie, juist ook in deze gebieden wordt daarnaar gekeken. De opties voor de Houtrakpolder staan nog open en daar is nog geen besluit over genomen. De zoetwateropgave is heel belangrijk en de Port of Amsterdam heeft dit ook onderschreven. Mocht hier niet voor gekozen worden, dan moet naar andere opties in de omgeving worden gekeken. Met het havenbedrijf, de waterschappen en de gemeente wordt gekeken naar de voorwaarden die worden gesteld aan het havenbekken. Het schutten van de zeesluis is niet aan de orde, op dit moment wordt vooral gekeken hoe het overtollige water geloosd kan worden, daar is de wateropslag juist voor nodig. Wat betreft de alternatieve energiebronnen, in de cluster energiestrategie staat beschreven wat er de komende tijd nodig is qua energiebronnen. Waterstof is niet alleen voor Tata Steel bedoeld maar ook voor andere bedrijven. Gedeputeerde **Rommel** zegt met het Rijk in gesprek te zijn over de financiële slagkracht voor de grondposities. Hoe de grondposities worden ingezet is op dit moment lastig te bepalen, deze zijn voornamelijk voor het havengebied, maar op de grondposities voor de circulaire economie zit een enorme milieubelasting. Er wordt voornamelijk gekeken naar het behoud van het gebied en hierbij zijn water en bodem sturend, hier wordt niet van afgeweken. Het NZKG is een onderdeel van het MRA en daarom vindt daar de studie voor mobiliteit plaats.
De komende vier jaar wordt nauwlettend gekeken naar mogelijkheden met betrekking tot de schuifruimte. Wat betreft het perspectief op 2050 voor Noord Holland, zal steeds naar het gebied gekeken worden met de kennis van dat moment. Het document zal daarop worden bijgesteld waar nodig. Gedeputeerde **Rommel** vindt de vraag over de emissievrije scheepvaart een technische vraag en zal hierop later terugkomen. Het document dat voorligt is een koersdocument, dit wordt opgeleverd aan het Rijk en hierin zijn bewoners en bedrijven nog niet meegenomen. Als op basis van het document de omgevingsvisie wordt aangepast of als er specifieke uitwerkingen zijn, dan worden de belanghebbenden erbij betrokken. Wat betreft voorrang die aan de industrie en economie zou worden gegeven in het Noordzeekanaal Ontwikkelperspectief, wijst gedeputeerde **Rommel** erop dat er zeven thema's zijn die in het hele gebied voorop staan. Niet alleen fossiele brandstoffen vragen risicoruimte, maar ook duurzame brandstoffen vragen dit. De partijen die bij de uitvoeringsagenda betrokken worden, zijn dezelfde als die betrokken zijn bij het bestuursplatform NZKG en het Rijk. Bij de ruimtevraag voor de Houtrakpolder als havenbekken wordt zorgvuldig gekeken naar de ontwikkelingen. De Provincie kijkt hoe versnippering kan worden voorkomen door groen en recreatiemogelijkheden in te vlechten in stedelijk gebied en in haven- en industriegebied.
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**. Gedeputeerde **Olthof** concludeert dat de leefomgeving in de regio IJmond niet altijd even gezond is en dat er kritisch wordt gekeken naar de verbetering hiervan. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt of bij de beantwoording van de technische vraag over emissievrije vaart, ook kan worden meegenomen op welke manier dit eerder gerealiseerd kan worden. Gedeputeerde **Rommel** zegt dit toe. Statenlid **Hanou** (PvdD) geeft aan geen antwoord van de gedeputeerde te hebben gekregen op zijn vraag over de huidige en toekomstige emissieruimte en ook niet op de vraag over het opofferen van ruimte voor een transformatorstation. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat zij had aangegeven dat de fossiele brandstoffen uitgefaseerd worden en dat er voor duurzame brandstoffen ook risicoruimte nodig is. Voor een transformatorstation moet worden gekeken hoe dit ruimtelijk kan worden ingepast. De heer **Valk** (BBB) vraagt of er een Plan-B is op de energietransitie als Tata Steel minder waterstof zou afnemen. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat als Tata Steel niet kiest voor groene energie, er op dat moment zal moeten worden gekeken hoe daarmee wordt omgegaan. De heer **Olthof** zal de vragen van de SP, Volt en D66 schriftelijk beantwoorden. De **voorzitter** rondt het agendapunt af en meldt dat het stuk als bespreekstuk naar Provinciale Staten gaat.

8 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

8.a Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en met gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.
Statenlid **Freeman** (GL) zegt dat GL de motie niet als afgedaan beschouwt omdat wordt gesuggereerd dat de motie een bevestiging van bestaand beleid is. Het tegendeel lijkt waar te zijn omdat bij de waterverdringingsreeks, LTO de enige partij is die geraadpleegd werd bij de afdoening.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt op welke manier er meer gehoor kan worden geven aan de motie.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de partijen al betrokken worden als ze beleid gaan vormen bij het traject dat leidt tot de omgevingsverordening. Alle partijen die genoemd staan in de brief zijn agrarische organisaties die regelmatig aan tafel zitten als er over beleid gesproken wordt. Bij de waterverdringingsreeks zijn ook meer partijen betrokken geweest dan alleen LTO.
Op de vraag van de **voorzitter** of de motie hiermee als afgedaan beschouwd kan worden, antwoordt statenlid **Freeman** (GL) dat hij daar op een later moment in de vergadering op wil terugkomen.
Statenlid **Hanou** (PvdD) is het eens met de heer Freeman dat motie nog niet is afgedaan. Statenlid **Van der Waart** (GL) zegt dat de motie niet is afgedaan en GL vraagt om een betere motivatie over hoe de partijen die in de motie genoemd worden, betrokken worden. De **voorzitter** stelt een gewogen peiling voor en vraagt of de commissie ook vindt dat de motie niet is afgedaan. Het voorstel van GL wordt verworpen en de motie is afgedaan met 22 stemmen voor het voorstel van GL en 33 stemmen voor het afdoen van de motie. De motie is hiermee afgedaan.

9 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Geen aanmeldingen

10. B-agenda Mobiliteit

10.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake Motie reclameafspraken aanpassen duurzaamheidsbeleid

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.
Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.
De heer **Boer** (VVD) geeft aan dat de VVD niet voor overheidsbemoeienis is en vindt het vreemd dat er geen reclame gemaakt mag worden voor duurzaam gevangen vis en wel voor plantaardige tofu

die op een milieuonvriendelijke wijze geproduceerd wordt. De heer **Boer** geeft aan dat er wel degelijk financiële gevolgen zijn voor de Provincie Noord Holland en stelt dat de inkomsten uit het lopende contract hard nodig zijn. De uitvoering van deze motie lijkt behoorlijk ingewikkeld. Wat vindt de gedeputeerde van de brief van de exploitant en de conclusie van Gedeputeerde Staten dat dit wel degelijk financiële gevolgen heeft voor de Provincie?
Gedeputeerde **Olthof** zegt dit een belangrijk onderwerp te vinden en heeft een aantal vraagstukken met betrekking tot de uitvoering van deze motie. Hij stelt voor om de vraagstukken uit te werken en toe te sturen aan de commissie. De **voorzitter** meldt dit onderwerp als agendapunt op de B-agenda van de volgende commissievergadering komt.

10.b.1 Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland
Toelichting: Zonder goederenvervoer staat alles stil. Sinds het vorige coalitieakkoord is de provincie Noord-Holland actief op het dossier goederenvervoer om de bredere provinciale beleidsdoelen te ondersteunen. In deze stand-van-zakenbrief aan Provinciale Staten staat wat er sinds 2019 bereikt is en welke vervolgstappen gezet worden ter uitvoering van het huidige coalitieakkoord en het vastgestelde beleid.
Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

10.b.2 Besluitvorming Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland
Toelichting: Het goederenvervoer in de provincie Noord-Holland is aan het veranderen. De logistiek wordt duurzamer en efficiënter. Vanaf 2025 gaan gemeenten nul-emissiezones invoeren voor de stadslogistiek. Bedrijven zijn intussen bezig om meer logistieke hubs te creëren in de provincie waar goederen op- en overgeslagen worden. Uit onderzoek bij het bedrijfsleven en gemeenten in Noord-Holland blijkt dat er behoefte is aan een eenduidige en gezamenlijke aanpak, met ruimte voor maatwerk, zodat voor ondernemers duidelijk is waar ze aan toe zijn en gemeenten van elkaars kennis en ervaring kunnen profiteren. Dit wordt gedaan via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS), onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de RUAS vastgesteld.
Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **Den Boer** (BBB). Mevrouw **Den Boer** leest in de brief dat er weinig financiële ruimte is om goederenvervoer duurzaam te maken en dat een aantal projecten niet wordt uitgevoerd. BBB vraagt zich af hoe de prioriteiten gesteld worden en welke projecten doorgaan en welke niet. Welke projecten worden er in het Amsterdam Logistics programma gecoördineerd. Wat was de reden dat het project ‘afval over water’ is gestopt en waarom dit weer wordt opgestart? Hoever zijn we met het Convenant Waterstof? Wat is de status van het onderzoek Waterland? Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of het advies is overgenomen met betrekking tot de helderheid in het beleid over wat wel en niet is toegestaan in bepaalde gebieden. Voor welke partijen geldt dit advies? Hoe ziet Gedeputeerde Staten het traject richting het opzetten van een proeftuin voor waterstoftrucks? Wie worden de eigenaars van deze trucks en wanneer wordt dit uitgevoerd? Is het onderzoek dat Windesheim heeft gedaan met input vanuit het MKB wel

representatief? Er heeft namelijk maar één bedrijf uit Noord Holland Noord meegedaan aan dit onderzoek. In het document Netwerkvisie Logistieke hubs wordt gesproken over afvalstromen in de steden. Er zijn meerdere afvalbedrijven in de verschillende steden, wordt dit vormgegeven door middel van marktwerking? Hoe wordt het afvalvervoer over water vormgegeven en wat wordt er verwacht van de afvalbedrijven? Mevrouw **Den Boer** (BBB) mist de pakketservice in de last en first mijl in het stuk.

De heer **Boer** (VVD) vraagt zich af hoe voorkomen kan worden dat het vervoer en de plannen stil komen te staan in het licht van het tekort aan middelen en de congestie van elektriciteitsnetwerk. Op welk moment in 2024 komt de kernnetstudie over vervoer over water? Hoe zorgen we ervoor dat er voldoende ruimte is voor stads- en regiohubs op strategische locaties?
De heer **Dessing** (FvD) vindt de plannen voor het goederenvervoer onrealistisch vanwege de netcongestie, daardoor staan ook de basisvoorzieningen onder druk. Het beleid is onbetaalbaar voor de kleine ondernemers omdat zij de duurdere elektrische auto's niet kunnen betalen. FvD vindt dit beleid in alle opzichten een drama en vindt dat de Provincie hierin een kritische houding moet aannemen.
De heer **Dijk** (CDA) is ervan overtuigd dat stadslogistiek veel efficiënter kan worden uitgevoerd dan op dit moment het geval is. Het CDA vraagt zich af of scenario twee als een overgangsscenario wordt beschouwd, aangezien scenario drie in de documenten wordt aanbevolen. Hiervoor moet eerst scenario twee worden doorlopen. Is er voldoende capaciteit om op de ingrijpende maatregelen te handhaven?
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) uit zijn bezorgdheid over het feit dat de uitgangspunten uit de actieagenda circulaire economie niet zijn gebruikt. De effectiviteitsslag moet niet leiden tot meer vervoersbewegingen en statenlid **Hollebeek** benadrukt dat vooral op stadsniveau de first en last mijl op een schone wijze zou moeten worden afgelegd.
De heer **Faassen** (50PLUS) mist de sturing van de Provincie op bijvoorbeeld milieuzones en de netcongestie. De doelen voor de netcongestie lijken 50PLUS onhaalbaar.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de gedeputeerde op de hoogte is van het feit dat er sinds dit jaar weer een C-rijbewijs nodig is voor het besturen van elektrische busjes omdat deze zwaarder wegen dan 3.500 kilo. Hij vraagt gedeputeerde op dit onderwerp druk uit te oefenen bij het Rijk om de wetgeving hierover te versoepelen.
De heer **Vonk** (PvdA) vindt het een noodzakelijk en goed programma dat vooral gaat over de grootstedelijke problematiek in Noord Holland. Goed dat aandacht is voor een nul emissie vervoerssysteem.
De heer **Bonekamp** (Volt) is blij dat de goederenvervoeraanpak in lijn is met de Europese strategie voor duurzame mobiliteit. Volt zou in de stadslogistiek graag meer aandacht zien voor autonoom vervoer, bijvoorbeeld over water.

10.c Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

De voorzitter geeft het woord aan Statenlid **Van der Waart** (GL). Statenlid **Van der Waart** stelt voor om dit agendapunt door te schuiven naar de volgende vergadering. De **voorzitter** vraagt of de PvdA het hiermee eens is omdat het een motie van deze partij was. Mevrouw **De Boer** (PvdA) is akkoord met afdoening van de motie, hoewel het antwoord teleurstellend is. Mevrouw **Bouhlel** wil de motie doorgeschoven wordt naar de volgende vergadering. De **voorzitter** stelt voor dat de commissie hierover stemt. De commissie stemt voor het doorschuiven van dit agendapunt naar de volgende vergadering.

11. Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof.** Gedeputeerde **Olthof** geeft aan de nota schone logistiek te hebben samengesteld en dat daarin op veel vlakken is geprobeerd samen te werken met andere partijen. Uit de veelheid van projecten moeten keuzes worden gemaakt en de financiële middelen zijn beperkt. De Provincie kijkt bij die keuzes naar het belang van Noord-Holland.

De gekozen projecten zijn niet vastomlijnd en de gedeputeerde heeft vooral willen laten zien met welke projecten de Provincie bezig is. Een duidelijke oproep vanuit de sector is dat elke gemeente een eigen beleid maakt. Het bedrijfsleven heeft behoefte aan coördinatie door de Provincie. Er liggen inderdaad enorme uitdagingen op het gebied van energietransitie. Vanuit het bedrijfsleven is de ambitie om te verduurzamen er wel degelijk. De vijfentwintig bedrijven die zijn geselecteerd, zijn een doorsnede van de markt. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan de vraag over de specifieke projecten graag schriftelijk te willen beantwoorden. Bij het onderwerp ‘afval over water’ ontstaat er bij de gemeentes meer behoefte aan deze oplossing, bijvoorbeeld met elektrische duwbakken. De tijd is nu rijp om hierin stappen te zetten. Bij het convenant waterstof is gesproken met transportbedrijven en aanbieders van waterstof en er wordt met alle partijen gekeken of op deze manier vraag en aanbod met elkaar in contact kunnen worden gebracht. De verwachting van de gedeputeerde is dat de netwerkstudie eind Q3 naar de commissie gezonden zal worden. Er loopt een ruimtelijke studie voor het Rijk naar ruimte voor hubs. Er is een hub-strategie voor de logistiek maar ook voor het personenvervoer, hierbij wordt gekeken naar de infrastructuur om de laatste mijl zo schoon mogelijk te laten verlopen. Er wordt onderzoek gedaan naar de ruimtelijke aspecten en de locaties. Gedeputeerde **Olthof** is het oneens met de heer Dessing dat dit desastreus beleid is. Niets doen is geen goed beleid en het bedrijfsleven maakt de beweging naar duurzaamheid ook al. De pakketbezorging kan inderdaad efficiënter, bijvoorbeeld door buiten de stad een hub te realiseren waar de pakketten verzameld worden voor de schone laatste mijl de stad in. Gedeputeerde **Olthof** is het eens met statenlid **Hollebeek** dat het beter is dat er minder geconsumeerd wordt maar goederen moeten nou eenmaal vervoerd worden en dit kan het beste zo schoon en slim mogelijk georganiseerd worden.

De heer **De Moel** (PVV) zegt dat het probleem niet alleen koeriersdiensten betreft maar ook de bouw. Het is niet haalbaar voor de kleine ondernemer en het netwerk kan het ook niet aan. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat daarin ook moet worden gekeken naar vervoer over water en de haalbaarheid hiervan voor de kleine ondernemers om dit in 2025 te realiseren. Hier moet goed over worden nagedacht en daar moet actie op worden ondernomen. De Provincie spreekt hierover met de gemeentes en de ondernemers.

De heer **Dessing** (FvD) wijst op het risico van het effect op het klimaatvraagstuk. De heer **Dijk** (CDA) krijgt graag nog antwoord op de capaciteit van handhaving. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt hoe de gedeputeerde denkt over de marktwerking bij afvalbedrijven in de steden. Ook wil zij graag weten welk bedrijf als enige in Noord Holland is bevraagd bij het MKB-onderzoek. De heer **Faassen**

(50PLUS) zegt dat gemeenten verschillende ambities hebben en vraagt of de Provincie daar meer sturing op kan geven. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de Provincie daar weinig sturing op kan geven omdat dit niet de rol van de Provincie is. Er moet op inhoud een dialoog aangegaan worden tussen de Provincie, de gemeentes en de markt. Op de vraag van het CDA over de scenario's, geeft de gedeputeerde aan dat scenario twee een overgangsscenario is naar scenario drie. De capaciteit van de handhaving op de ingrijpende maatregelen ligt volgens gedeputeerde **Olthof** vooral bij de gemeentes. We kunnen wel met de gemeentes kijken hoe dit gecombineerd kan worden. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan oog te hebben voor de punten die de heer Dessing noemt maar dat er enorme uitdagingen zijn en daarin moeten met elkaar stappen worden gezet om dat op te lossen. Bij de afvalbedrijven zal net als bij de pakketdiensten sprake zijn van marktwerking. Hierbij moeten afspraken gemaakt worden, dit zit ook in het RUAS. De overige vragen van mevrouw **Den Boer** zullen meegenomen worden in de schriftelijke beantwoording.

12 Sluiting

De **voorzitter** dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 23.45 uur

Vraag overzicht fietsknelpunten

Inleiding

In 2016 en 2017 zijn in samenwerking met de Fietsersbond fietsknelpunten in de provincie Noord-Holland geïnventariseerd en vervolgens geprioriteerd. Aan 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal is destijds prioriteit gegeven. De totale kosten voor het oplossen van deze fietsknelpunten werden geschat op € 16 miljoen en dit bedrag is in 2018 ook ter beschikking gesteld. Van de 14 verschillende fietsknelpunten zijn er inmiddels drie afgerond/gerealiseerd en bevinden zich er drie in de realisatiefase, één in de planfase en vijf in de studiefase. Op basis van de huidige informatie en exclusief onvoorziene kosten, zoals een risicoreservering en inflatie, gaat het oplossen van deze fietsknelpunten circa € 13,5 miljoen tot € 14,0 miljoen kosten. Twee van de 14 fietsknelpunten zijn niet redelijkerwijs oplosbaar en daarom geschrapt uit het iMPI, namelijk:

- project N206-05 - Verbetering - Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg, gemeente Bloemendaal en
- project N512-07 - Verbetering - Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom), gemeente Bergen.

Project N206-05 Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg

In 2022 is een probleemanalyse en alternatievenstudie uitgevoerd met als doel een oplossing te vinden ter bevordering van de verkeersveiligheid voor fietsers die van deze smalle fietsverbinding gebruik maken. Er zijn vier verschillende alternatieven bestudeerd en tegen elkaar afgewogen:

1. Fiets veilige ruimte bieden op het wegvak N206 binnen bestaande afmetingen N206 ('Knippen van de rijbaan') (kosten: ca. € 1,5 miljoen)

2. Fiets veilige ruimte bieden op het wegvak N206 inclusief mogelijke verbreding N206 en nieuw aanliggend fietspad ten westen van N206 (kosten: ca. € 3,25 miljoen)

3. Verbreden van het huidige fietspad aan de oostzijde van het huidige fietspad (kosten: ca. € 2,75 miljoen)

4. Kleine optimalisaties aan het bestaande fietspad en de rijbaan van de N206 (kosten: ca. € 0,75 miljoen)

Alternatieven 1, 2 en 3 zijn structurele oplossingen, waarvan alternatieven 1 en 3 inhoudelijk het best scoren op verkeersveiligheid van de fietser. Echter, de drie alternatieven zijn ook zeer ingrijpend en kennen veel risico's: o.a. een flinke reductie van autoverkeer op de N206 d.m.v. grote ingrepen op netwerkniveau (alternatief 1) en grootschalige grondverwerving van naastgelegen percelen en bomenkap (alternatieven 2 en 3) zijn vereist. Daardoor is realisatie complex. De oplossingen vergen veel onderzoeks- en voorbereidingstijd en daarmee staat de haalbaarheid en realiseerbaarheid direct onder druk. Provincie en gemeente Bloemendaal wensen alleen structurele oplossingen die haalbaar zijn. Deze oplossingen zijn niet gevonden in deze studie. De provincie heeft samen met de gemeente om de genoemde redenen besloten om geen van de vier alternatieven verder uit te werken en uit te voeren en heeft o.a. de Fietsersbond hierover reeds geïnformeerd.

Project N512-07 Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek

De fietsoversteek op kruispunt N512-Weg naar de Bleek is ongeregeld ingericht over een 60 km/u weg en onderdeel van een recreatieve fietsroute. Om de verkeersveiligheid en in het bijzonder de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren, zijn een aantal verschillende alternatieven bestudeerd en tegen elkaar afgewogen:

1. Drempels, bebording en belijning toevoegen op het kruispunt, al dan niet i.c.m. een verlaging van de maximum snelheid naar 50 km/u;

2. De fietsoversteek ca. 50 meter naar het zuiden verplaatsen en de fietsroute om de westelijk gelegen bushalte heen leggen;

3. De fietsoversteek ca. 40 meter naar het noorden verplaatsen, daar de middengeleider verlengen en de route om het naast de weg gelegen restaurant heen leggen;

4. De reeds aanwezige linksaf strook verwijderen en op die plaats een middengeleider realiseren of de andere reeds aanwezige middengeleider vergroten.

De vier alternatieven hebben de potentie om de verkeersveiligheid en in het bijzonder de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren. Echter, aan alle alternatieven kleven te veel nadelen en risico's en de voordelen wegen hier niet tegen op. In het alternatief 1 veroorzaken drempels geluids- en trillingsoverlast voor de omgeving en vertraging voor de lijnbus over de N512. Ook is het de vraag of het plaatsen van tal van (extra) borden de situatie veiliger maakt. Alternatief 2 is ruimtelijk niet inpasbaar in combinatie met de bushalte. Alternatief 3 heeft een onlogische route voor de fietser tot gevolg, waarbij deze vanuit zuidelijke richting eerst een stukje noordwaarts en vervolgens rondom het restaurant west- en zuidwaarts moet fietsen en daardoor in feite omfietst. Dit maakt het waarschijnlijk dat fietsers in de praktijk tóch met enige regelmaat de oude fietsoversteek zullen gebruiken. 24]

Bovendien is voor deze oplossing verwerving van de nodige private grond vereist, wat de haalbaarheid onder druk zet. Met alternatief 4 wordt een linksaf strook verwijderd, die bij de laatste reconstructie van deze locatie juist is aangelegd om hier de verkeersveiligheid te verbeteren. Verwijderen we deze nu weer, dan gaat dat ten koste van de verkeersveiligheid van het autoverkeer. Het is daarom onlogisch en bovendien kapitaalsvernietiging om de linksaf strook nu weer op te heffen. Waar de provincie alleen structurele en haalbare oplossingen wenst, die voor alle modaliteiten, omwonenden en OV bevredigend zijn, zijn deze oplossingen niet gevonden in deze studie. Daarnaast zijn de nut en noodzaak voor een oplossing beperkt vanwege de relatief lage verkeersintensiteiten. De provincie heeft om de genoemde redenen besloten om geen van de vier alternatieven verder uit te werken en uit te voeren en heeft dit ook zo

gecommuniceerd naar de gemeente Bergen (BUCH), die begrip heeft voor de overweging. Ook de Fietsersbond is over het besluit geïnformeerd.

Vraag: *"Wat is de co2-uitstoot van de stalen dakconstructie? ".*

Met behulp van het softwarepakket GaBI van de leverancier zijn de milieueffecten van de materialen over de gehele levenscyclus bepaald. De CO2 uitstoot van een sedum stalendakconstructie bedraagt 20 kg CO2 per vierkante meter. De CO2 uitstoot van een glazendak bedraagt 39 kg CO2 per vierkante meter. Dat de CO2-uitstoot van de glazendak hoger is, wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de glazenplaat dikker is en daardoor ook meer kilo's per vierkante meter weegt.

Bijlage II :
Advies Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Lange Weeren

De projectlocatie van de Lange Weeren is gelegen in het peilgebied -1,9m NAP. Het gebied is opgedeeld in de flanken en het netto ontwikkelgebied, samen het bruto plangebied genoemd. In het netto ontwikkelgebied (52,23 ha) zal de stedelijke ontwikkeling plaatsvinden, in de flanken (45,13 ha) is ruimte voor natuur- en waterontwikkeling. De ondergrond heeft de volgende gelaagdheid: veen (3,5meter), klei en zand. Het maaiveld ligt circa -1,4 meter onder NAP. Grondwatermetingen zijn niet beschikbaar. Gezien vanuit het principe water en bodem sturend heeft deze locatie niet de voorkeur als bouwlocatie. Er is sprake van een slappe ondergrond, die onder NAP ligt en de locatie functioneert als overloopgebied voor de stedelijke kern van Volendam. Aangezien de locatiekeuze al vastligt, zal hieronder de focus alleen liggen op een klimaatbestendige inrichting, dit houdt in:

- Ophogen en maaiveldberging wegnemen is compenseren
- Dempen is graven (1 op 1)
- Verharden is compenseren (70mm bui)

Ophogen en maaiveldberging wegnemen is compenseren

Bij piekbuien is duidelijk waarneembaar dat hemelwater afstroomt richting de planlocatie. Bij een T=1000* situatie bergt het gebied circa 56700 m3 aan hemelwater. De potentiële berging is echter meer dan deze 56700 m3. Bij een berging van 56700 m3 functioneert de Volendammermeer eveneens als waterberging. Hier wordt 82700 m3 geborgen. Omdat berging in de Volendammermeer onwenselijk is vanwege een hoog schaderisico en het ontstaan van een maatschappelijk ontwrichtende situatie, is het uitgangspunt dat berging hier niet zou moeten plaatsvinden en dus maatregelen nodig zijn. Het project Lange Weeren zal in samenhang met de bescherming van de Volendammermeer moeten worden opgepakt. De waterberging van de Volendammermeer zal in deze situatie een plek moeten vinden in de projectlocatie Lange Weeren. Dit in ogenschouw genomen zal een berging van 139 400 m3 moeten worden gerealiseerd in de Lange Weeren. Als hierbij ook gecompenseerd zal worden voor de maaiveldverhoging die benodigd is geweest voor de derde ontsluitingsweg dan komt hier nog 10600 m3 bij. Daarmee komen we op 150 000 m3. Voorstel is om in de flanken ruimte te creëren voor waterberging. Als wordt uitgegaan van een berging van 150 000 m3 dan betekent dit dat er een gemiddelde opzet van 33,5 cm (deze opzet is van toepassing op het huidige klimaatmodel) over 451 300 m2 zal optreden. Deze schijf water zal dan moeten worden geborgen in de flanken.

*Belangrijk aandachtspunt is dat de T=1000 situatie is gebaseerd op verouderde klimaatgegevens. Volgend jaar zal het KNMI met nieuwe modeldata komen waarbij kan worden aangenomen dat de T=1000 situatie extremer zal zijn. Dat heeft als gevolg dat er een grotere bergingseis zal worden neergelegd. Deze zullen wij volgend jaar communiceren.

Welke mogelijkheden de voorkeur hebben om water te bergen hangt samen met het waterpeil dat gehanteerd wordt en de mate waarin het maaiveld wordt opgehoogd. Gezien de aanwezigheid van een slappe bodem zal het stedelijke gebied opgehoogd moeten worden middels een zandpakket. Aanbevolen wordt om aan te sluiten op de bestaande bebouwing van de blokgouw en daarbij na (rest)zetting een maaiveldverhoging van circa 1 meter gerealiseerd te hebben. Bij het huidige peil zal een drooglegging van ca. 1,50 m ontstaan. Bij aansluiting op het stedelijke peil zal dit ca. 1 m zijn. De voorkeur heeft aansluiting op het stedelijke peil van de blokgouw (-1,45/-1,48m NAP). Dat betekent een peilverhoging. Dit peil heeft de voorkeur omdat hiermee één dynamisch stedelijk peil kan worden gehandhaafd en in de flanken een flexibel peil kan worden toegepast. Daarbij zorgt een kleinere drooglegging voor stabieler grondwaterpeil en vergroot dit de mogelijkheden voor natuurvriendelijke oevers.

In de flanken kan het huidige -1,90 m NAP peil worden gevoerd, maar de voorkeur heeft het -1,95 m NAP peil van polder Katwoude. Daarmee wordt de berging met 5 cm vergroot en kan een regelbare verbinding onder de Zeddeweg met polder Katwoude worden gerealiseerd. De mogelijkheden om tot dit peil en deze verbinding te komen zullen nog worden onderzocht. Zoals voorgaand genoemd, zal een flexibel peil worden gevoerd. Daarbij zijn grotere stijgingen en eventueel ook verdere uitzakkingen mogelijk. Gezien het venige karakter van de bodem is een zo klein mogelijke drooglegging gewenst. Dit betekent wel dat in de watergangen/partijen een beperkte hoeveelheid water kan worden geborgen. Gezien de vereiste bergingscapaciteit van meer dan 33,5 cm (rekening houdend met de onzekerheidsmarge van de nieuwe T=1000 situatie) moet dit mogelijk zijn bij een peil van -1,95 cm NAP. Er zal worden onderzocht in hoeverre het water hier in de zomer kan worden vastgehouden om veenafbraak zoveel mogelijk te voorkomen. Twee varianten zijn mogelijk:

- ➔ Vasthouden hemelwater: bij het vasthouden van neerslag is het niet mogelijk om inundatie bij een nieuwe bui te voorkomen. Dit heeft wel als voordeel dat het gebied voor langere tijd nat kan worden gehouden, wat goed is voor veen- en natuurontwikkeling. Met het realiseren van dijkjes/kades is een grotere peilopzet mogelijk zonder het risico te lopen de bestaande bebouwing/infrastructuur te laten inunderen.
- ➔ Het tijdelijk opvangen van hemelwater: hierbij zal het overtollige hemelwater na de bui geleidelijk worden afgevoerd, mogelijk richting Katwoude. Uitgangspunt is dat bij het ontstaan van een nieuwe bui de flanken weer op het -1,95 m NAP zullen komen. Ook hierbij zijn dijkjes/kades noodzakelijk maar dan zal worden volstaan met een beperktere hoogte.

Dempen is graven en verharden is compenseren

In het plangebied gelden naast de maaiveldberging nog twee compenserende principes:
- Alle gedempte watergangen moeten 1 op 1 worden gecompenseerd;
- Voor de toename aan verharding moet gecompenseerd worden, hierbij geldt dat 70mm hemelwater binnen het plangebied moet worden opgevangen.

Voorstel is om deze compensatie zoveel mogelijk binnen het plangebied te realiseren. Naast compensatie in watergangen is alternatieve compensatie ook mogelijk, deze kan onderdeel zijn van de klimaatbestendige inrichting die eveneens als eis wordt neergelegd. Hierbij geldt wel dat in de planuitwerking nadrukkelijk aandacht moet zijn hoe het bergend vermogen buiten het watersysteem (alternatieve waterberging) wordt geborgd zodat dit ook over de jaren gehandhaafd blijft en niet bij toekomstig gebruik van het gebied op een gegeven moment verdwijnt. Bijvoorbeeld door onvoldoende onderhoud of functiewijziging (groenstrook wordt parkeerkeerplaats etc.) Deze garanties kunnen over het algemeen wel worden gegeven in de publieke ruimte en niet in de private ruimte. Daarom is compensatie op privaat terrein alleen onder voorwaarden mogelijk.

Een klimaatbestendige inrichting kan naast onderdeel van watercompensatie worden gezien als een eerste vereiste en vanzelfsprekendheid. Hierbij moet gedacht worden aan een maximale hoeveelheid groen en water, op land en op daken, tegen gevels, onder de grond en in wadi's. Groen heeft een zeer belangrijke functie waar het gaat om wateroverlast (waterberging) en hittestress, maar is gevoelig voor droogte. Het is belangrijk om het groen zoveel mogelijk te verspreiden over, en te integreren in het plangebied om optimaal gebruik te maken van de voordelen die het groen biedt. Denk hierbij niet alleen aan groenstroken met bomen en planten, maar ook aan groene daken, gevels, wadi's, pergola's, hagen en heggen en vooral veel (inheemse) bomen en planten. Kies zoveel mogelijk voor planten en bomen in plaats van gras. Bomen en planten zijn veel effectiever in het voorkomen van hittestress en wateroverlast en hebben een veel grotere biodiversiteitswaarde. Om droogteschade te voorkomen zijn ruim bemeten plantvakken

noodzakelijk en is het vasthouden van hemelwater van groot belang, daarmee kan tevens op alternatieve wijze gecompenseerd worden. Dit kan in wadi's, waterdaken, opvang van water onder parkeerplaatsen en wegen en ondergrondse waterberging(en). Holle of bolle straatprofielen, waterpleinen, gootjes en 'stedelijke rivieren' kunnen bij piekbuien tijdelijk water bergen. Witte daken en gevels helpen daarnaast bij het voorkomen van hittestress. Er zijn legio mogelijkheden en voorbeelden. Kijk hiervoor eens bij Rainproof Amsterdam.

Natuurontwikkeling

De flanken bieden mogelijkheden tot het ontwikkelen van (onder)waternatuur en eventueel veengroei. Het meest kansrijk zijn de oevers, de overgang tussen land en water, natuureilandjes en flauw aflopende oevers kunnen een grote impuls geven aan de waterkwaliteit en flora en fauna. Ook verschillen in bodemdiepte kunnen een positief effect sorteren. Voor veengroei is inundatie noodzakelijk, om veenafbraak te voorkomen zal het te ver uitzakken van (grond)water moeten worden voorkomen. Er zal een goed onderhouds- en beheerplan moeten worden opgesteld om ook het onderhoud uitvoerbaar te houden. Gebiedseigen water heeft over het algemeen de voorkeur bij natuurontwikkeling. In dit geval is juist het uitgangspunt om water uit het stedelijk gebied op te vangen in de flanken. Dit maakt de urgentie om te sturen op schoon hemelwater groter. Randvoorwaardelijk is het regelmatig toetsen van de waterkwaliteit en achterhalen van mogelijke vervuilers. Een waterzuiverende voorziening in de vorm van een helofytenfilter kan zo nodig worden ingepast in de nieuwe stedelijk ontwikkeling. Doorlopende natuurverbindingen (op land en water) met de nieuwe en bestaande woonwijken door middel van natuurcorridors zorgen voor robuustheid en vergroten de ecologische waarden.

Grondwater en bodemdaling

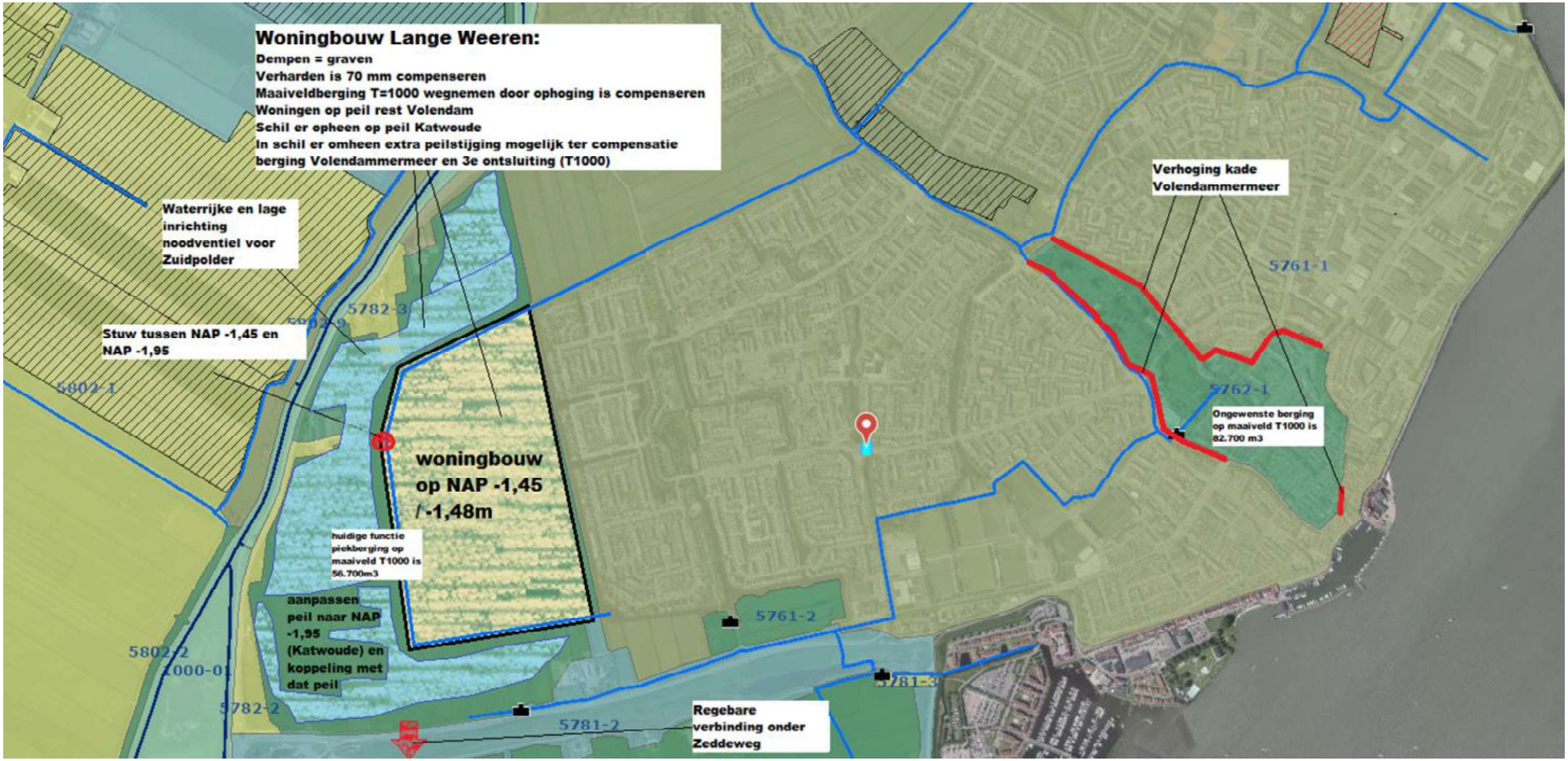
Vanwege de veenbodem zal een lange zettingsduur met verzwarend materiaal zeer waarschijnlijk noodzakelijk zijn. Dit om te voorkomen dat later verzakkingen in de openbare ruimte optreden. Breuken en verzakkingen in riolering, straatwerk en leidingen zijn de meest ontwrichtende voorbeelden, maar ook tuinen kunnen flink verzakken wat kosten voor particulieren met zich meebrengt. Belangrijk aandachtspunt bij het ophogen en bouwen is de grondwaterstand. Het is noodzakelijk om kennis van het grondwater op te bouwen door peilbuizen aan te leggen in de huidige en toekomstige situatie. Op dit moment zijn er geen gegevens in Dinoloket aanwezig van de planlocatie. Wel kunnen we iets zeggen over de samenstelling van het grondwater: naar verwachting is het grondwater zout-brak en is op dit moment sprake van infiltratie. In zomerse/droge omstandigheden zal het grondwater (substantieel) uitzakken en in winterse/natte omstandigheden tot boven het maaiveld kunnen komen. Vanwege de brakke ondergrond zijn methoden als verticale drainage als ontwateringsmethode zeer discutabel en vaak niet toegestaan. Grondwaterschommelingen kunnen een negatief effect hebben op al bestaande woningen die gefundeerd zijn op houten palen, infrastructuur en planten/bomen. Er zal een bureau moeten worden ingeschakeld om te bepalen wat het effect van het bouwen is op de grondwaterstand en in het verlengde daarvan de omgeving. In de toekomstige situatie zal door een omvangrijk zandpakket de mogelijkheid tot infiltratie toenemen maar zal tegelijkertijd moeten worden geïnvesteerd in een diepe leeflaag voor bomen en planten. Zand heeft als nadeel zeer voedingsarm te zijn en water snel door te laten, voor bomen en planten is dit funest wanneer er onvoldoende vocht- en voedingsrijke grond aanwezig is.

Onderhoud en inrichting

Bij de inrichting van het watersysteem in het plangebied zal rekening moeten worden gehouden met de onderhoudseisen van HHNK. Watergangen worden varend of vanaf de kant onderhouden. Varend onderhoud is het uitgangspunt. Dit betekent een breedte van minimaal 6 meter en wanneer steigers worden aangelegd minimaal 8 meter. Bij rijdend onderhoud dient er langs de watergang

een onderhoudsstrook van 5 meter aanwezig te zijn (dit kan ook een rustige weg zijn). De taludhellingen zijn minimaal 1:2, maar zoals aangegeven heeft in het openbaar terrein een flauwe natuurvriendelijke oever de sterke voorkeur. Bij particuliere tuinen zijn (onderwater) beschoeiingen aan te raden. De watergangen moeten een minimale diepte van 1 meter kennen. Bruggen en duikers moeten doorvaarbaar zijn. Om de 250 meter is er een locatie voor het slootvuil en elk tracé heeft een maaiboottewaterlaatplaats.

De vertaling van de precieze inrichtingseisen zullen we in het traject in detail gaan afstemmen. Daarbij zal er naast de Lange Weeren een gelijktijdig traject moeten worden opgestart om de Volendammermeer te versterken.


Woningbouw Lange Weeren:
Dempen = graven
Verharden is 70 mm compenseren
Maaiveldberging T=1000 wegnemen door ophoging is compenseren
Woningen op peil rest Volendam
Schil er opheen op peil Katwoude
In schil er omheen extra peilstijging mogelijk ter compensatie
berging Volendammermeer en 3e ontsluiting (T1000)
Waterrijke en lage inrichting noodventiel voor Zuidpolder
Stuw tussen NAP -1,45 en NAP -1,95
5802-1
5782-3
woningbouw op NAP -1,45 / -1,48m
huidige functie piekberging op maaiveld T1000 is 56.700m3
aanpassen peil naar NAP -1,95 (Katwoude) en koppeling met dat peil
5802-2
5782-2
5781-2
Regebare verbinding onder Zeddeweg
Verhoging kade Volendammermeer
5761-1
5762-1
Ongewenste berging op maaiveld T1000 is 82.700 m3
5761-2

Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 9 oktober 2023
Onderwerp : De Lange Weeren
Van : [redacted], omwonende van de Lange Weeren

Hartelijk dank dat ik als bezorgde omwonende van de Lange Weeren mag inspreken. Mijn naam is [redacted]. Al jaren volg ik de problematische waterberging in Volendam op de voet.

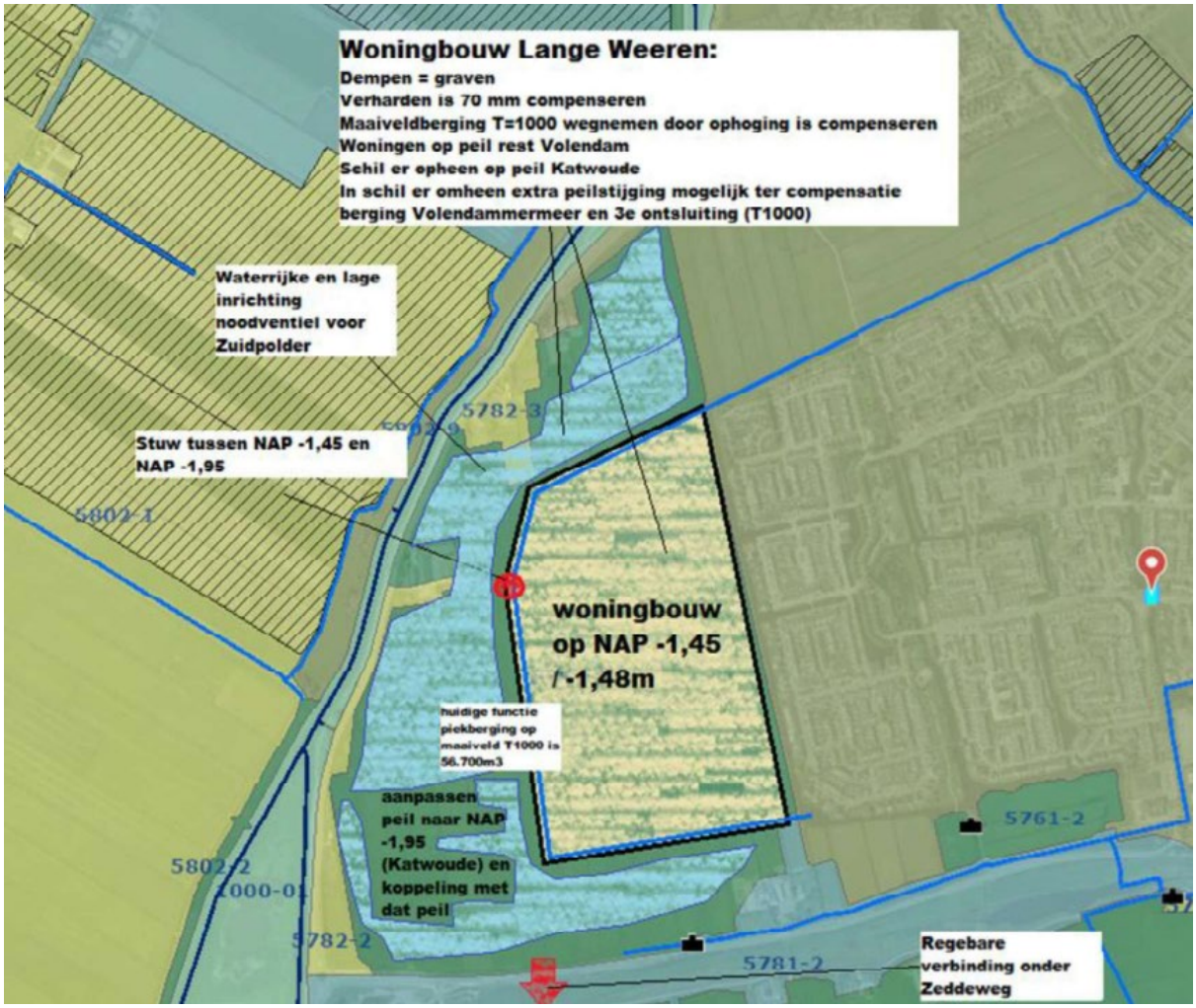
Advies Hoogheemraadschap
We zijn het allemaal eens dat water en bodem sturend zijn. Zelfs de gemeente stelt dit zwart op wit bij het presenteren van het bouwplan in de Lange Weeren. Niet voor niets stelt het Hoogheemraadschap als eerste uitgangspunt dat deze projectlocatie niet de voorkeur geniet. Ten eerste omdat de Lange Weeren als overloopgebied fungeert voor de stedelijke kern van Volendam. Ten tweede omdat het een slappe ondergrond betreft van 3,5 meter veen, klei en zand, -1,4 meter onder NAP, wat in principe ongeschikt is om op te bouwen.

Bedreigde natuurlijke waterberging
Na overstromingen in 1987, 1998 en 2021 zijn we bang voor natte voeten als deze natuurlijke waterbuffer wordt drooggelegd. Hier is namelijk nog meer waterberging nodig sinds het maaiveld is verhoogd door de derde ontsluitingsweg. In november 2022 heeft het Hoogheemraadschap klimaatbestendige adviezen uitgebracht (zie Figuur 1 en 2), voor zover dit mogelijk was met verouderde klimaatgegevens en onduidelijkheid over de waterberging in de zomer om veenafbraak te voorkomen. De beraamde berging van 150.000 m^3 water, die nu als maatstaf wordt gehanteerd, is dus op basis van gedateerde hydrolische getallen.

Toename bodemdaling/zetting
Na 40 jaar daalt de bodem in de wijken rondom de Lange Weeren nog steeds gemiddeld 2 cm per jaar. Nutsvoorzieningen in de openbare ruimte krijgen te maken met kabelbreuk, stroomstoringen, waterleiding- of gasleidingbreuk en slecht werkende rioolafvoer. De oorzaak is een te laag grondwaterpeil. Als gevolg van bouwactiviteiten op veengrond ontstaat inklinking en verdichting van het veen. Grond verdroogt, het grondwaterpeil daalt, veen oxideert en de bodem daalt verder. Door de versnelde klimaatverandering met langdurige periodes van droogte of zuurstofrijke regen zal de veenverbranding – dus bodemdaling – nog verder toenemen. 90% van Volendam is gebouwd op houten palen. Niet alleen paalrot en verschilzetting door negatieve kleef veroorzaken funderingsschade, maar ook vernieuwde bodemzetting door bouwactiviteiten. Schade die voor particulieren rondom de Lange Weeren niet te verzekeren is. Gek genoeg wordt hier in het bouwplan geen woord over gerept en moet het Hoogheemraadschap nog betrokken worden bij de concrete uitwerking van het plan.

Onderhoud en inrichting
Verder wordt de betrouwbaarheid van de gratis robuuste waterberging NU vervangen door een veel kleinere afgegraven "plas en dras" zone van 43 ha. Het jaarlijks onderhoud met een begrote 113.000 euro komt onbetrouwbaar over. Dit is een zware onderschatting, aangezien zware machines in de drassige grond wegzakken en het verwerken van de slip alleen al dit bedrag kost. Door prijsindexatie zullen de jaarlijkse kosten de pan uitrijzen.

Nader onderzoek
De groeistuipen van de afgelopen decennia hebben de inrichting van een meer dan 100 jaar oud watersysteem danig ontwricht. De gevolgen zijn stelselmatig onderschat. Is het niet raadzaam om pas op de plaats te maken en juist maatregelen te treffen die bodemdaling/zetting en wateroverlast zullen stoppen? Als we deze weg inslaan, kan het water geen kant op en is er geen weg terug.



Figuur 1. Analyse van het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier bij bebouwing van de Lange Weeren.



Figuur 2. Versterking van de Volendammermeer volgens de analyse van het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier bij bebouwing van De Lange Weeren.

Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 9 oktober 2023
Onderwerp : De Lange Weeren
Van : Stichting Behoud Waterland, [redacted]

Goedenavond. Mijn naam is [redacted]. Ik spreek namens Stichting Behoud Waterland.

U heeft een brief ontvangen over De Lange Weeren. Daarin staan een aantal onjuistheden. Bovendien is niet vermeld dat de waterberging problematisch is. Ik behandel de regio-behoefte en het Bestuursakkoord.

Regio voldoende plannen

Er is een tekort aan woningen. Het knelpunt is echter niet een tekort aan bouwlocaties, maar o.a. stikstof, capaciteit energienet en stijgende bouwkosten[1]. Iedere regiogemeente heeft meer dan voldoende eigen plannen. Bijvoorbeeld in de gemeente Waterland zijn 1.000 woningen extra nodig tot 2050[2]. Deze gemeente heeft nu al plannen voor bijna 2.300 woningen, waarvan er meer dan 1.000 onherroepelijk of in voorbereiding zijn[3]. De Wormerlandse woningbehoefte is geraamd op 850 extra in 2050. Wormerland heeft concrete plannen voor bijna 1.700 woningen. Om het woningtekort op te lossen is de Woondeal MRA gesloten met het Rijk. De Lange Weeren is daarin niet opgenomen[4].

Bestuursakkoord Pilot-Waterland

Bufferzonegebieden zijn destijds door het Rijk m.n. gecreëerd om de openheid tussen steden te handhaven en voor recreatie om de stad. Ondanks de vrijwaring tegen verdere verstedelijking is het Bestuursakkoord gesloten om uit de impasse te komen, die in 2008 tussen het Rijk en de provincie was ontstaan. De provincie wilde namelijk wel woningen bouwen in de bufferzone. Aan de huizenbouw is toen de voorwaarde gekoppeld dat 10.000 euro per woning zou worden geïnvesteerd in additionele groene en recreatieve waarden in de bufferzone.

Dit akkoord zou wellicht nu niet meer worden gesloten: er zijn meer dan genoeg betere bouwlocaties, de grond is hard nodig voor extensivering van de

---

[1] Rapportage bouwambassadeur 2022, te vinden https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_Wonen/Voldoende_woningen
[2] Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021-2050, p. 42
[3] https://plancapaciteit.nl
[4] https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2023/03/Woondeal-MRA-2023-1.pdf

landbouw en waterberging en het kenmerkende landschap wordt volledig om zeep gebracht. Bovendien blijkt uit het onderzoeksrapport van Decisio dat bouwen op uitbreidingslocaties ca 50.000 euro per woning[5] duurder is voor de maatschappij. Dit rapport is in opdracht van de provincie en MRA dit jaar gemaakt.

Strijdigheid met Bestuursakkoord
Het project is in strijd met het Bestuursakkoord. Er worden namelijk 420 woningen meer gebouwd en er wordt nagenoeg niet geïnvesteerd in additionele groene of recreatieve waarden. De investeringen daarin overstijgen niet of nauwelijks het wijkniveau. Fietspaden zijn nodig om de wijk uit te kunnen fietsen. Investeringen in sloten en dergelijke zijn nodig voor waterberging. De aangevraagde subsidie Woningbouwimpuls is mogelijk daarom afgewezen door het Ministerie van Binnenlandse zaken[6]. In welke groene of recreatieve waarden wordt geïnvesteerd moet overigens op grond van het Bestuursakkoord door een stuurgroep worden bepaald en niet door projectontwikkelaars of de gemeente.

ARO
De ARO zou positief zijn. Deze commissie adviseerde in dit geval slechts over de beste inpassing van het plan uitgaande van bouwen op de Lange Weeren. Afwijking van landschappelijke waarden mag, mits beargumenteerd. Zij heeft niet geadviseerd over de locatie-afweging en heeft evenmin het plan getoetst aan het Bestuursakkoord.

Verzoek
De gemeente Edam-Volendam heeft gevraagd u positief uit te spreken over het plan. Wij dringen er op aan dat niet te doen.

---

[5] https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2023/03/Maatschappelijke-kosteneffectiviteitsanalyse-binnen-buitenstedelijk-bouwen.pdf p.6 overzichtstabel van maatschappelijke kosten en baten

[6] zie https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/037ea796-5096-4b2f-ba71-7bd4a85ccc1f

Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 9 oktober 2023
Onderwerp : De Lange Weeren
Van : Stichting Natuurgebied Lange Weeren, dr. [redacted]

Geachte dames en heren,

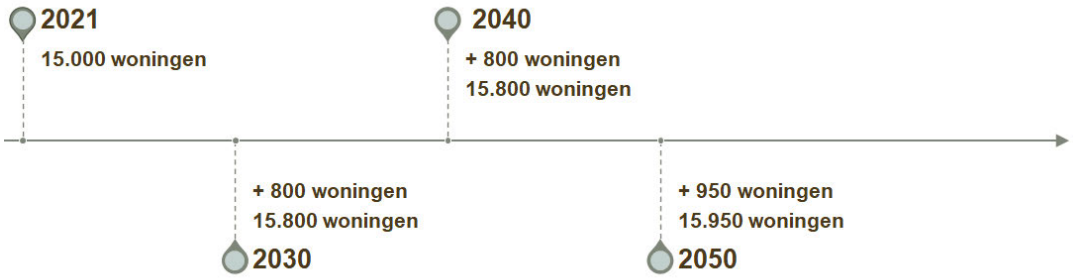
Mijn naam is [redacted]. In december 2020 heb ik samen met bezorgde omwonenden van de Lange Weeren een stichting opgericht uit affiniteit met de natuur en om een gezonde en leefbare omgeving te behouden.

Bijzonder Provinciaal Landschap
De Lange Weeren betreft het laatste stukje groen in Volendam, dat niet is volgebouwd. Het betreft 87 hectare (ha) Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Deze unieke veenweidepolder is de natuurlijke waterberging voor Edam-Volendam en Katwoude. Ook vormt het de corridor tussen de Natura-2000 gebieden Markermeer en Polder Zeevang voor weide- en trekvogels en is de habitat voor 16 Rode Lijst soorten.

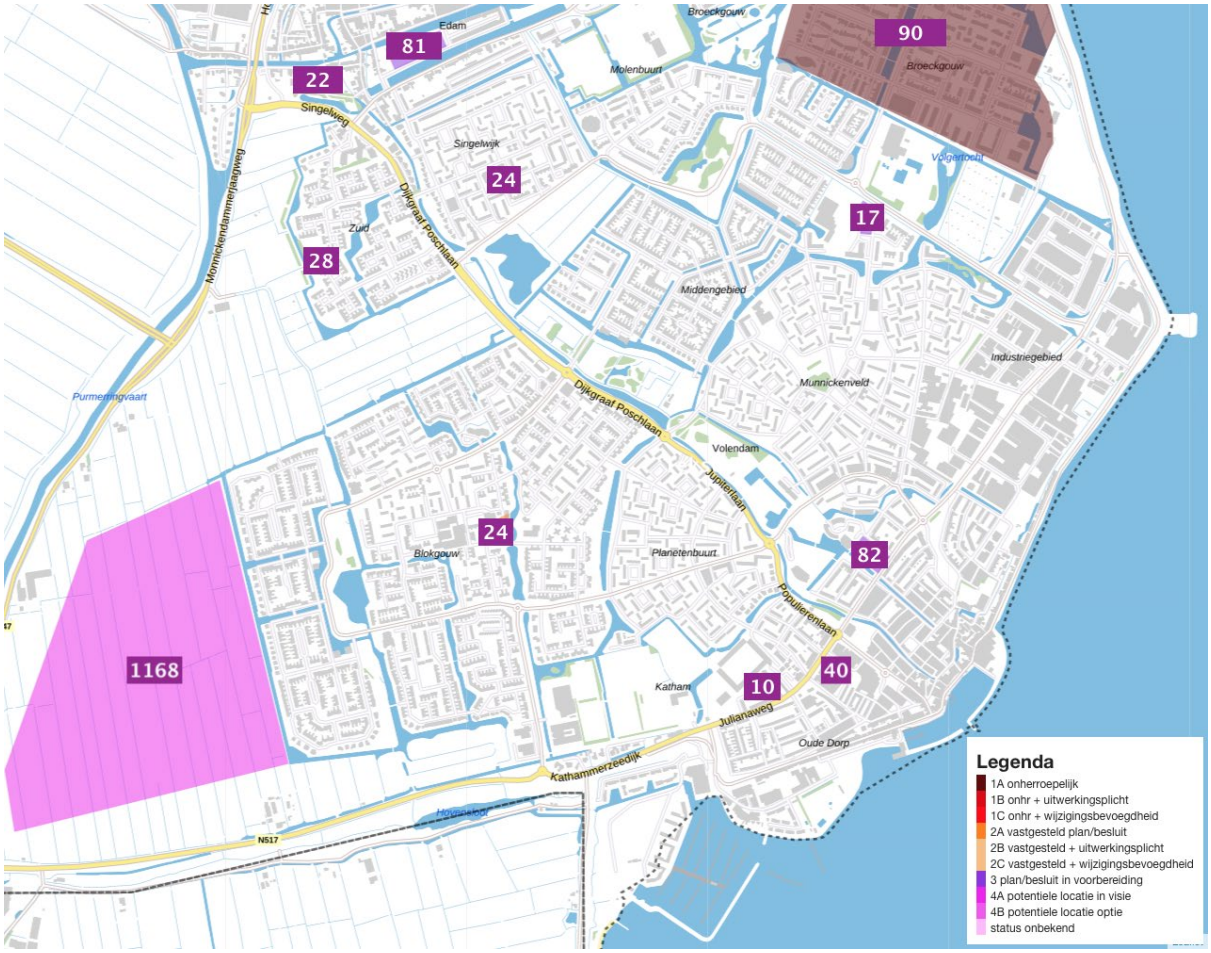
Reële alternatieven
Het belangrijkste bezwaar tegen bebouwing in dit BPL is dat er geen noodzaak is. Bouwplannen voor inbreilocaties zijn telkens opnieuw door de gemeenteraad afgewezen en op de lange baan geschoven. Alle pijlen worden gericht op deze uitbreilocatie. Door lokale politieke partijen wordt de indruk gewekt dat dit de enige oplossing is voor de woningbehoefte, met name onder jongeren. Volgens de prognose van de Provincie stijgt de woningbehoefte in Edam-Volendam met 950 in 2050 (zie Figuur 1).[1] Maar wanneer we de Lange Weeren buiten beschouwing laten, is de verwachting dat in 2030 al 910 woningen zijn gerealiseerd.[2] Bouwplannen voor 778 woningen zijn onherroepelijk (300) of in voorbereiding (478) (zie Figuur 2 en 3). Voor 134 extra woningen bestaan nog potentiële inbreilocaties. Mogelijk kan een onafhankelijk onderzoek onze conclusie bevestigen, namelijk dat er voldoende alternatieven zijn voor het opofferen van BPL om in de woningbehoefte te voorzien.

Openbaar belang
Een ander belangrijk bezwaar is dat het openbaar belang niet wordt gediend met voor 2/3 eengezins- en dure woningen. Die zijn er immers in overvloed. Door de vergrijzing zal leegstand in Volendam toenemen, evenals de behoefte aan seniorenappartementen. Bovendien is het de vraag of dit plan daadwerkelijk uitdraait op betaalbare woningen voor starters als aan de klimaateisen en de hoge kosten voor onderhoud van plas en dras voldaan dient te worden.

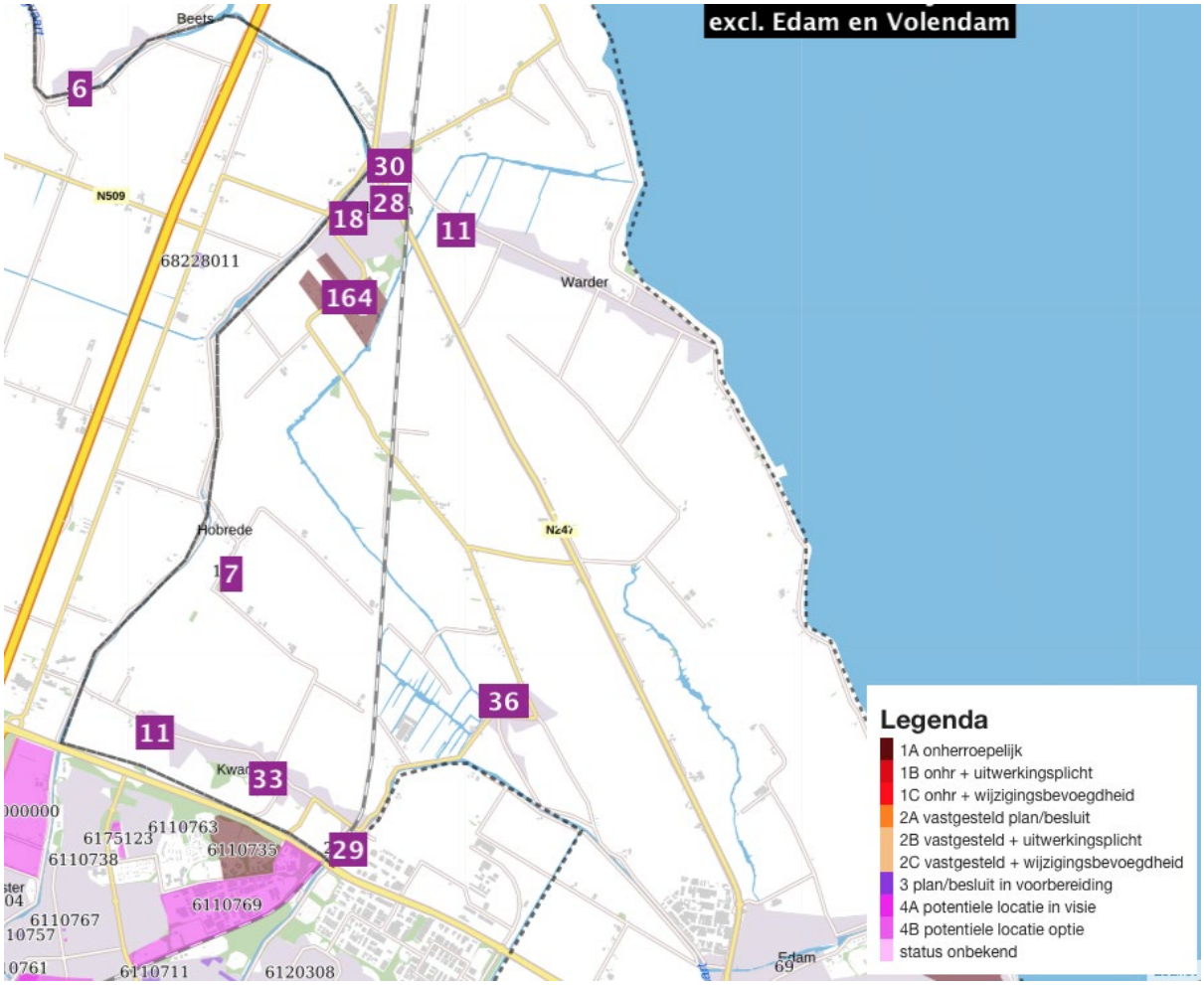
Bedreiging kernkwaliteiten
Dit bouwplan voldoet aan geen enkele voorwaarde om te bouwen in BPL. Een complete aparte woonwijk met maar liefst 1160 woningen en voorzieningen als een school, huisartsenpost, supermarkt en zelfs een sporthal staan haaks op de kernkwaliteiten van onregelmatige strookverkaveling, korte bebouwingslinten en een vlak landschap met openheid en vergezichten. Een drukke busbaan en autowegen, verbonden aan de pas aangelegde derde ontsluitingsweg en de Zeddeweg zullen de natuur verstoren in deze corridor tussen twee Natura-2000 gebieden. Bovendien worden veenwaterlopen gedempt en 50% van deze natuurlijke waterbuffer drooggelegd. Ton Sterk zal hier nader op ingaan.



Figuur 1. Prognose Provincie Noord-Holland van de woningbehoefte in Edam-Volendam.



Figuur 2. Bouwplannen in Edam en Volendam.



Figuur 3. Bouwplannen in het noordelijk deel van de gemeente, exclusief Edam en Volendam.

Referenties

1. Blomaard, N. (n.d.). Prognose Noord-Holland 2021-2050
2. Kaart | Monitor plancapaciteit. Plancapaciteit.nl.

DECISIO

METAFOOR
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING



Metropoolregio Amsterdam - Provincie Noord-Holland

Maatschappelijke kosteneffectiviteitsanalyse Binnen - Buitenstedelijk bouwen

Definitieve eindrapportage, 1 maart 2023

METAFOOR
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

DECISIO

TITEL

Maatschappelijke kosteneffectiviteitsanalyse Binnen - Buitenstedelijk bouwen

DATUM

1 maart 2023

STATUS RAPPORT

Definitieve eindrapportage

OPDRACHTGEVER

Metropoolregio Amsterdam - Provincie Noord-Holland

PROJECTTEAM DECISIO

[redacted]

PROJECTTEAM METAFOOR

[redacted]

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
T 020 – 67 00 562
E info@decisio.nl
I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 2

1. Inleiding 7

2. Achtergronden 11

2.1 Eerdere financiële analyses 11

2.2 Een reflectie van het PBL 15

2.3 Doorkijk naar maatschappelijke effecten 18

3. Uitgangspunten MKEA 23

3.1 Woningbouwlocaties 23

3.2 Uitgangspunten bepalen kosten en opbrengsten 28

3.3 Technische uitgangspunten 33

4. Financiële effecten 36

4.1 Eenmalige investeringen 36

4.2 Structurele kosten 37

4.3 Overzicht financiële effecten 38

5. Maatschappelijke en economische effecten 40

5.1 Wonen 40

5.2 Economie en werken 49

5.3 Mobiliteit 53

5.4 Duurzaamheid 58

5.5 Leefbaarheid 61

5.6 Landschap en groen 62

5.7 Overzicht effecten en enkele conclusies 64

6. Conclusies 65

Bijlage 1. Bronnen 69

Bijlage 2. Het agglomeratie-effect nader toegelicht 71

Bijlage 3. Kostenkengetallen externe effecten 76

Managementsamenvatting

Achtergrond en aanleiding onderzoek

Nederland staat voor de opgave om in de komende jaren een complexe 'ruimtelijke puzzel' te leggen. Binnen die puzzel is woningbouw een urgent thema dat de komende jaren veel ruimte vraagt. Uitdaging in deze puzzel is het streven naar een (blijvend) duurzame en leefbare inrichting van Nederland. Op het gebied van woningbouw wordt door veel overheden – mede om die reden – ingezet op ontwikkelingen binnen de bestaande stedelijke contouren. Op veel schaalniveaus is echter nog wel discussie over wat nu de snelste, goedkoopste en maatschappelijk meest efficiënte manier is om de woningbouwopgave de komende jaren te realiseren. In die discussie gaat het vaak over binnenstedelijk (binnen het bestaande stedelijk gebied / binnen de rode contouren) en buitenstedelijk (buiten de bestaande bebouwde omgeving / buiten de rode contouren) bouwen.

Tegen deze achtergrond willen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en provincie Noord-Holland nader inzicht krijgen in de verschillen tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. Hoewel al veel gezegd en geschreven is over de voor- en nadelen van het bouwen binnen en buiten de stad, is behoefte aan een specifiekere financiële vergelijking van enkele voorliggende projectlocaties (locaties die momenteel deel uitmaken van de plancapaciteit binnen de MRA) én aan het 'hard maken' van de maatschappelijke en economische effecten.

Om die reden is een maatschappelijke kosteneffectiviteitsanalyse (MKEA) opgesteld waarin vier woningbouwlocaties binnen de MRA (twee binnenstedelijk en twee buitenstedelijk[1]) met elkaar zijn vergeleken op financiële, maatschappelijke en economische effecten. Zoveel als mogelijk zijn deze effecten gemonetariseerd om de effecten onder dezelfde noemer te brengen.

Financiële effecten

Voor zowel inbreiding als uitbreiding zijn eenmalige publieke investeringen nodig

Op zowel de binnen- als buitenstedelijke woningbouwlocaties is sprake van een 'publieke onrendabele top': overheden zullen moeten investeren in publieke projecten (bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, energie of klimaat) om de

[1] Binnenstedelijk gaat het om de beoogde woningbouw in de stadsharten van Hoofddorp en Purmerend. Buitenstedelijk gaat het om de ontwikkeling van Lisserbroek (Haarlemmermeer) en de Oostflank van Purmerend (in de Purmer). Het gaat in alle gevallen om locaties die niet ter discussie staan, want nodig zijn om de woningbouwopgave van de MRA en Noord-Holland te realiseren. Ze zullen in de toekomst gerealiseerd gaan worden, ook vanuit het oogpunt van diversiteit van het woningaanbod in de MRA. Voorliggende studie is daarmee niet bedoeld om een of/of vergelijking te maken, maar in meer algemene zin de maatschappelijke kosteneffectiviteit in beeld te brengen.

woningbouwprojecten mogelijk te maken en daarbij zorg te dragen voor een duurzame en leefbare inpassen. Voor de binnenstedelijke projecten gaat het om kosten binnen het project zelf die tot uiting komen in de grondexploitatie en om zogeheten bovenplanse kosten, projecten in de directe omgeving van het project die gerealiseerd moeten worden om de woningbouwlocaties op een goede manier in de bestaande omgeving in te passen.

Op de buitenstedelijke locaties zit geen tekort op de grondexploitatie, maar resteert wel een tekort op de bovenplanse investeringen die niet bekostigd kunnen worden uit de grondexploitatie. Dat restant is een publiek tekort en drukt daarmee op het resultaat per woning. Al met al zijn de publieke onrendabele toppen vergelijkbaar tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen en blijkt uit het onderzoek dat, wanneer alle kosten die binnen de grondexploitatie vallen worden meegenomen, geen van beide varianten er financieel gunstiger uitspringt.

Structurele beheer- en onderhoudskosten zijn bij uitbreiding buiten de bestaande stad hoger
De structurele meerkosten die een gemeente heeft voor het beheren, onderhouden en vervangen van de openbare ruimte zijn aanzienlijk hoger wanneer een nieuwbouwwijk wordt gerealiseerd op terrein dat voorheen bestemd was als grasland of akkerbouw (wat vaak buitenstedelijk het geval is en wat vaak momenteel nog in particulier bezit is en dus nu niet wordt onderhouden door de gemeente), dan wanneer een nu verhard terrein wordt getransformeerd naar een woningbouwlocatie. Deze kosten vallen buiten de grondexploitatie, maar komen wel voor rekening van de gemeente nadat de projecten zijn gerealiseerd. Om die reden zijn deze kosten meegenomen in de MKEA. Tegenover deze kosten staan inkomsten uit OZB en het gemeentefonds die de gemeente kan aanwenden voor het beheren en onderhouden van het openbaar gebied. Per woning en per inwoner zijn deze inkomsten echter gelijk, het verschil in kosten tussen inbreiding en uitbreiding blijft daarmee bestaan.

Maatschappelijke effecten

Woonwensen en -behoeften laten zien dat een mix nodig is
In Nederland wordt op verschillende schaalniveaus onderzoek gedaan naar de verhuisbereidheid en woonwensen van mensen, van waaruit enig inzicht in de behoefte aan woontypologieën ontstaat. Het beeld dat hieruit volgt is dat er behoefte is aan een mix van woontypologieën en -locaties. De behoeften verschillen uiteraard per doelgroep en ontwikkelen zich ook naarmate mensen ouder worden.

De verhuisbereidheid onder Nederlanders is overigens laag, de meeste mensen wonen in het huis dat ze graag willen. De groep waar de sterkste vraag vandaan

komt zijn jongeren en jongvolwassenen tot 34 jaar. Het grootste deel van deze groep wil graag verhuizen naar een grondgebonden woning, maar ook de vraag naar appartementen is binnen deze groep relatief groot (in vergelijking met de groep tussen de 35 en 55 jaar). Ook 55 plussers willen relatief vaker een appartement, maar deze groep is dan weer minder sterk verhuisgeneigd.

We hebben onze constateringen voornamelijk gebaseerd op de uitkomsten van het WoonOnderzoek 2021 van het ministerie van BZK, waarbij we ons realiseren dat we niet volledig zijn in de discussie die actueel is wat betreft woonwensen en aansluiting hiervan op datgene dat in Nederland gebouwd wordt.

Welvaartswinsten van gebiedsontwikkeling zijn binnenstedelijk hoger
De welvaartseffecten op het gebied van wonen (tot uitdrukking gebracht door middel van het berekenen van het consumentensurplus op sociale huurwoningen) en werken (economie en agglomeratiekracht) zijn binnenstedelijk hoger dan buitenstedelijk. De gemiddelde woningprijzen binnen hoogstedelijke gebieden zijn nog altijd hoger dan in lager stedelijke gebieden, wat duidt op een bepaalde mate van aantrekkelijkheid van de stad. Doordat de dichtheden binnenstedelijk hoger zijn is er ook meer kans op kennisspillovers die leiden tot positievere agglomeratie-kracht-effecten, zeker omdat bij binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen vaker sprake is van een gemengd woon-werkprogramma. In de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de berekeningen van deze effecten is rekening gehouden met het gegeven dat de uitbreidingslocaties redelijk dicht tegen het stedelijke gebied aan zijn gelegen (dat geldt voor de Oostflank van Purmerend in sterkere mate dan voor Lisserbroek).

Binnenstedelijk bouwen zorgt voor duurzamer mobiliteitsgedrag
Het toevoegen van woningbouw zorgt altijd voor meer reisbewegingen in een bepaald gebied met diverse negatieve externe effecten tot gevolg, bijvoorbeeld op het gebied van milieu, congestie of verkeersveiligheid. Maar ook hier zit wel een duidelijk verschil tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. Mensen die wonen in een lager stedelijk gebied hebben doorgaans een minder duurzaam mobiliteitsprofiel, zij reizen gemiddeld langere afstanden en doen dit vaker met de auto. Binnenstedelijk wordt vooral meer met het openbaar vervoer gereisd.

De externe effecten van beide mobiliteitsprofielen (zeer sterk stedelijk voor de inbreidingsprojecten en matig stedelijk voor uitbreidingsprojecten) zijn gekwantificeerd, gemonetariseerd en met elkaar vergeleken. Het betreft hier effecten op het gebied van onder meer CO2, luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid, gezondheid en congestie.

Behoud van open landschap en groen
Binnenstedelijk ontwikkelen zorgt voor het behoud van open landschap en groen in het buitengebied. Op deze locaties wordt bovendien (zeer) compact gebouwd met een gemiddeld ruimtegebruik van 50 vierkante meter per woning. Buitenstedelijk bouwen zorgt er juist voor dat dit niet het geval is, daar wordt extensief gebouwd met een gemiddeld ruimtegebruik van 400 vierkante meter per woning en op locaties in het groen. Daardoor treden mogelijk negatieve effecten op het gebied van leefbaarheid en recreatie in het groen op.

Deze effecten zijn lastig in euro's uit te drukken. Datzelfde geldt voor eventuele verschillen die er zijn op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid tussen de verschillende projectlocaties. Om die reden zijn deze effecten kwalitatief geduid met een + en/of – score.

Overzichtstabel MKEA
De verschillende effecten zijn zoveel als mogelijk kwantitatief gemaakt en in de tijd uitgezet. Hierin is onderscheid te maken tussen de eenmalige investeringen die bij start van het project tot een negatief financieel effect leiden en de structurele kosten (meerkosten beheer en onderhoud, effecten mobiliteit) en baten (consumentensurplus, agglomeratie-effecten). Alle eenmalige en structurele effecten zijn gemonetariseerd en met een tijdshorizon van 50 jaar meegenomen. Vervolgens zijn alle toekomstige monetaire waarden aan de hand van een discontovoet teruggerekend naar wat ze vandaag de dag waard zouden zijn (netto contant gemaakt). Om tot een goede vergelijking van de verschillende projecten te komen zijn de monetaire effecten vervolgens gedeeld door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd. Zo ontstaat per project een beeld van de kosteneffectiviteit per woning.

Het overzicht van de maatschappelijke kosten en baten per woning en per projectlocatie is weergegeven in tabel S.1. Het maatschappelijk 'saldo' van de binnenstedelijke woningbouwlocaties bedraagt ongeveer 60.000 euro per woning. Het 'saldo' van maatschappelijke effecten op de buitenstedelijke locaties bedraagt ongeveer 12.000 euro per woning.

We concluderen daarmee dat de kosteneffectiviteit van de binnenstedelijke woningbouwlocaties hoger is dan van de buitenstedelijke woningbouwlocaties. Daarin valt op dat het verschil al begint bij de financiële effecten: wanneer naar zowel de eenmalige investeringen als de structurele meerkosten voor beheer en onderhoud wordt gekeken dan is binnenstedelijk ontwikkelen over het algemeen al kosten effectiever. Daar komen vervolgens ook nog enkele maatschappelijke (externe effecten mobiliteitsgedrag) en economische (agglomeratiekracht en

consumentensurplus) voordelen voor binnenstedelijk ontwikkelingen bij ten opzichte van bouwen op uitbreidingslocaties.

Tabel S.1: Overzichtstabel van maatschappelijke kosten en baten per projectlocatie, bedragen zijn in contante waarden per woning

	Binnenstedelijk		Buitenstedelijk	
	Hoofddorp	Purmerend	Lisserbroek	Oostflank
Financiële effecten				
Grondexploitatie	-€ 8.000	€ 1.000	€ 0	€ 0
Bovenplanse kosten	-€ 16.000	-€ 17.000	-€ 20.000	-€ 27.000
Meerkosten beheer en onderhoud	-€ 3.000	-€ 3.000	-€ 13.000	-€ 13.000
Totaal financiële effecten	**-€ 27.000**	**-€ 19.000**	**-€ 33.000**	**-€ 40.000**
Maatschappelijke en economische effecten				
Consumentensurplus	€ 29.000	€ 29.000	€ 24.000	€ 24.000
Agglomeratiekracht	€ 82.000	€ 77.000	€ 62.000	€ 68.000
Mobiliteitsgedrag nieuwe bewoners	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 40.000	-€ 40.000
Duurzaamheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Leefbaarheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Landschap en groen (behoud)	+	+	-	-
Totaal maatschappelijke en economische effecten	**€ 87.000**	**€ 82.000**	**€ 46.000**	**€ 52.000**
Saldo van effecten	**€ 60.000**	**€ 63.000**	**€ 13.000**	**€ 12.000**

1. Inleiding

Aanleiding

We hoeven niet nogmaals te herhalen hoe groot de woningbouwopgave in Nederland en in het bijzonder de Randstad is. Recente installatie van een aparte minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en het beschikbaar stellen van € 7,5 miljard voor infrastructuur voor (grootschalige) woningbouwlocaties maakt duidelijk dat hier ook vanuit het kabinet prioriteit voor is. Deze minister komt bovendien met diverse plannen om de woningbouwproductie aan te jagen (versnellen) en de woningmarkt te hervormen (onder andere gericht op betaalbaarheid). Discussie is er nog wel over wat nu de snelste, goedkoopste en maatschappelijk efficiëntste manier is om de woningbouwopgave de komende jaren te realiseren.

In die discussie gaat het vaak over de verschillen tussen binnenstedelijk (binnen het bestaande stedelijk gebied / binnen de rode contouren) en buitenstedelijk (buiten de bestaande bebouwde omgeving / buiten de rode contouren) bouwen. Over buitenstedelijk bouwen wordt vaak gezegd dat er meer mogelijkheden zijn, aangezien het sneller en goedkoper zou zijn. Daar staat tegenover dat er reeds veel binnenstedelijke plannen zijn (plancapaciteit) en dat ook hierover wordt gezegd dat de kosten helemaal niet veel hoger zijn (onder andere vanwege meekoppelkansen voor de bestaande stad) en dat de procedures niet veel langer duren dan wanneer buiten de stad wordt gebouwd. Bovendien wordt gewezen op het besparen van open ruimte rondom de stad. In het regeerakkoord wordt overigens de voorkeur uitgesproken om zoveel als mogelijk binnen de bestaande stedelijke contouren nieuwe woningen te realiseren. Die lijn wordt door veel provincies en gemeenten reeds langere tijd gehanteerd.

Vraagstelling

Het onderwerp krijgt recent dus veel aandacht in verschillende beleidsstukken en onderzoeken (van onder meer het PBL en College van Rijksadviseurs). Focus ligt in die stukken vaak op het financiële aspect, dat uiteraard kwantitatief gestaafd kan worden (bijvoorbeeld in onderzoeken van het EIB en in een recente inventarisatie van Rebel). Aandacht is er ook zeker voor de maatschappelijke en economische aspecten en verschillen, maar die zijn tot op heden veelal kwalitatief beschreven en in beperkte mate kwantitatief onderbouwd. Laat staan dat de maatschappelijke en economische aspecten gemonetariseerd zijn (naar euro's zijn vertaald), zodat alle effecten van binnen- en buitenstedelijk bouwen onder dezelfde noemer vertaald kunnen worden. En dat terwijl hier wel mogelijkheden toe zijn vanuit de systematiek van de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

In het licht van de discussie rondom binnen- en buitenstedelijk bouwen zijn de Metropoolregio Amsterdam en provincie Noord-Holland geïnteresseerd in het 'hard' maken van met name de maatschappelijke en economische effecten. Met als voornaamste reden dat niet alle effecten van binnen- en buitenstedelijk bouwen zichtbaar worden door het uitwerken van een klassieke grondexploitatie. Hierdoor kan mogelijk een onvolledig beeld of een schijnbare tegenstelling ontstaan over de wenselijkheid van bepaalde locatiekeuzes. Het breder uitwerken van een 'maatschappelijke businesscase' kan dat beeld aanvullen, zodat hierin een eerlijke vergelijking kan worden gemaakt.

Bij opzet van het onderzoek is ervoor gekozen om een dergelijke uitwerking zo concreet mogelijk te doen voor een aantal casussen. Op dit punt is van aanvullend belang dat we op basis van eerdere onderzoeken constateren dat van uitleggebieden ook financieel veel minder data beschikbaar is dan van binnenstedelijke projecten. Het voorliggende onderzoek kan op dit punt dus ook extra informatie verschaffen.

Maatschappelijke vergelijking van vier locaties
Om meer zicht en grip te krijgen op de integrale maatschappelijke kosten en baten is door Decisio en Metafoor een zogeheten Maatschappelijke Kosteneffectiviteits-analyse (MKEA) opgesteld waarin vier gebiedsontwikkelingslocaties met elkaar zijn vergeleken op een twee inhoudelijke elementen:

- Financieel. Voor de vier locaties is een ruimtelijk programma samengesteld en financieel doorgerekend (er is een grondexploitatie opgesteld, de kosten voor bovenplanse maatregelen zijn in beeld gebracht en een inschatting van de structurele meerkosten voor beheer en onderhoud is gedaan).
- Maatschappelijk en economisch. Voor de vier locaties zijn effecten op het gebied van maatschappij (denk aan leefbaarheid, mobiliteit, energie, duurzaamheid) en economie (denk aan agglomeratiekracht en consumentensurplus) beschreven en uitgewerkt. Tevens is een beschouwing opgenomen van de woonwensen van mensen en welk type ontwikkelingen daar het beste op aansluiten.

Wat is een MKEA?
In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden alle maatschappelijke effecten van een project in kaart gebracht en vergeleken met de kosten van het project. Het gaat dan om effecten voor initiatiefnemers, gebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden, maar ook om de bredere effecten op de leefbaarheid, economie, bereikbaarheid, landschap, natuur en milieu. Alle effecten worden in euro's uitgedrukt, zodat een integraal overzicht van

de maatschappelijke merites van een project ontstaat. In een maatschappelijke kosteneffectiviteitsanalyse (MKEA) worden grotendeels dezelfde stappen doorlopen en methoden en technieken gebruikt als in een MKBA. Het verschil tussen beiden is dat in een MKBA specifiek aandacht is en uitwerking wordt gegeven aan een 'nulalternatief' (een alternatief waarin het project niet wordt gerealiseerd), in een MKEA wordt niet vergeleken met een nulalternatief, maar worden enkel de verschillende projectalternatieven tegen elkaar afgezet.

Voor het onderzoek zijn vier locaties gekozen die ook daadwerkelijk onderdeel uitmaken van de plancapaciteit in de provincie Noord-Holland voor de komende 10 jaar en waar om die reden ook al veel over bekend is. Het gaat om locaties die dus niet ter discussie staan en waar de komende jaren ontwikkeld gaat worden. Daarbij is gekeken naar twee keer twee locaties binnen eenzelfde gemeente, per gemeente een inbreidings- en uitbreidingsproject. Door de keuze voor casussen binnen eenzelfde gemeente kunnen zoveel als mogelijk dezelfde beleidsuitgangspunten gehanteerd worden (bijvoorbeeld als het gaat om programmering). Het gaat om de volgende vier locaties:

- Purmerend:
  - Ontwikkelingen rondom stationslocaties in het stadshart. Deze locaties maken onderdeel uit van het 'Gebiedsplan Purmerend' dat in 2021 is opgesteld door de gemeente Purmerend. Het gebiedsplan maakt onderdeel uit van Bereikbare Steden, binnen dit programma van de MRA wordt onder meer gezamenlijk ingezet op het versneld aanpakken van het woningtekort, het optimaliseren van stedelijke mobiliteit, stimuleren van werkgelegenheid, verduurzaming en het klimaatadaptief maken van steden. De locatie is daarmee, wat ons betreft, representatief voor veel andere binnenstedelijke gebiedsontwikkelingsprojecten.
  - De Purmer (uitleglocatie) is een locatie in de Oostflank van Purmerend. Het gebied bestaat nu onder meer uit een golfbaan en ligt dicht tegen de bestaande stad aan. Het staat daarmee wat ons betreft symbool voor een typische stedelijke uitbreidingslocatie.
- Haarlemmermeer:
  - Ontwikkelingen in het stationsgebied van Hoofddorp. Deze locaties maken onderdeel uit van het gebiedsplan voor Hoofddorp, dat eveneens in het kader van Bereikbare Steden is opgesteld.
  - Ontwikkeling van Lisserbroek Noord (uitleglocatie). Het gaat hier om een nieuwbouw ontwikkeling in het buitengebied van Lisse / Lisserbroek en is daarmee wat ons betreft representatief voor een meer solitaire woningbouwontwikkeling op een greenfield locatie.

Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport gaan we eerst nader in op de achtergrond van het vraagstuk waarbij we enkele eerdere studies naar het onderwerp bespreken(hoofdstuk 2), vervolgens gaan we in op de methodiek en uitgangspunten die zijn gehanteerd bij uitvoering van het onderzoek (hoofdstuk 3). Het beschrijft onder meer de locaties en technische uitgangspunten. Daarna komen achtereenvolgens de financiële (hoofdstuk 4) en maatschappelijke en economische effecten (hoofdstuk 5) aan bod. In hoofdstuk 6 zijn enkele conclusies getrokken.

2. Achtergronden

We starten dit onderzoek met een beknopte theoretische basis die tevens de aanleiding vormen tot het opstarten en uitvoeren van het onderzoek zelf. In het (recente) verleden is namelijk al veel onderzoek gedaan of zijn publicaties verschenen die gaan over de verschillen tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen of de voor- en nadelen die (mogelijk) bestaan tussen beide vormen.

We gaan in dit hoofdstuk in op enkele van deze onderzoeken (we kunnen daarin niet volledig zijn). Daarbij starten we met de financiële aspecten en verschillen daarin tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. Daarbij putten we onder meer uit eerder onderzoek in Noord- en Zuid-Holland. Vervolgens bespreken we aan de hand van een recent gepubliceerde reflectie van het PBL ten aanzien van binnen- en buitenstedelijk bouwen de bredere voor- en nadelen die er voor beide typen zijn. We maken daarbij tevens gebruik van enkele gesprekken die we hebben gevoerd binnen de provincie Noord-Holland.

Tot slot halen we het Dashboard Verstedelijking aan dat onder meer ook voor de Metropoolregio Amsterdam is ingezet om een viertal verstedelijkingsscenario's te vergelijken op maatschappelijk relevante thema's. Aan een aantal van de veronderstelde uitkomsten en maatschappelijke effecten van dit dashboard geven we een objectieve waardering door in voorliggende MKEA effecten 'op euro's' te zetten, het is daarmee een mooi vertrekpunt voor het vervolg van het onderzoek.

2.1 Eerdere financiële analyses

De laatste jaren is veel aandacht voor de publieke businesscase van woningbouw. De grote woningbouwopgave noopt ons daartoe vanwege de randvoorwaardelijke investeringen die gedaan moeten worden. Die randvoorwaardelijke investeringen landen vaak publiek, waardoor sprake kan zijn van een publieke onrendabele top. Op dit punt zijn ook diverse eerdere studies gedaan naar de verschillen tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. Recent heeft Decisio dat met Fakton voor de provincie Zuid-Holland gedaan, mede gebaseerd op een brede inventarisatie van Rebel in opdracht van het ministerie van BZK en in 2013 al zocht het EIB uit wat de verschillen in grondexploitaties zijn tussen bouwen binnen de stad of op uitleglocaties. In deze paragraaf gaan we beknopt in op de uitkomsten van enkele van deze studies. Daarbij maken we expliciet onderscheid tussen de grondexploitatie en de bovenplanse kosten.

De inventarisatie van Rebel[2] in 2021 is een mooi vertrekpunt om de verschillen tussen de kosten van binnen- en buitenstedelijk bouwen te duiden. In deze studie is voor de totale woningbouwopgave tot 2030, exclusief de zogeheten '14 grootschalige gebieden' (hierover later meer) een beeld geschetst van de publieke kosten die gemaakt moeten worden om circa 600.000 woningen te bouwen. Dat is gedaan op basis van gegevens die alle provincies hebben aangeleverd. In deze studie is een tabel gepresenteerd met een expliciete vergelijking tussen ontwikkelingen op binnenstedelijke en uitleglocaties, deze is overgenomen in Figuur 2.1.

Figuur 2.1: Conclusies gemiddelde publieke onrendabele top (PORT)

	Basisscenario	Minimale PORT	Maximale PORT
Binnenstedelijk			
% projecten zonder tekort	10%	15%	5%
PORT toerekenbaar	15.000	12.600	18.500
PORT niet-toerekenbaar	14.900	12.000	18.000
Uitleg			
% projecten zonder tekort	55%	70%	40%
PORT toerekenbaar	8.000	6.000	10.000
PORT niet-toerekenbaar	14.900	12.000	18.000

Bron: Rebel, 2021

Binnenstedelijk bouwen

Uit de analyse van Rebel volgt dat binnenstedelijk het grootste deel van de woningbouwprojecten een tekort kent (Rebel benoemd dit als 'Publieke onrendabele top', ofwel PORT), het gaat om 85 tot 95 procent van alle projecten. Dat tekort is uit te splitsen naar toerekenbare kosten en kosten die niet direct toerekenbaar zijn aan de woningbouw, maar die wel gemaakt moeten worden (onder het mom van 'je kunt geen halve bruggen bouwen'). In het basisscenario is sprake van een PORT van bijna 30.000 euro, dat voor de helft direct is toe te rekenen aan de woningbouw.

In de bovenstaande analyse zijn de 14 grootschalige woningbouwgebieden die eveneens door Rebel (in samenwerking met Fakton, Stad2 en Decisio[3]) in beeld zijn gebracht nog buiten beschouwing gelaten[4]. Het grootste deel van deze

[2] Rebel (april 2021), in opdracht van ministerie BZK: '*Verkenning onrendabele toppen woningbouwprojecten – Analyse op hoofdlijnen publieke tekorten landelijke woningbouwplannen 2021-2030*'.
[3] Rebel, Stad2, Fakton en Decisio (juni 2021) in opdracht van ministerie BZK: *'Businesscase aanpak 14 grootschalige gebieden'*.
[4] Het gaat inmiddels om 17 grootschalige woningbouwgebieden waar het kabinet expliciet een budget van 6 miljard voor ter beschikking heeft gesteld, met name voor investeringen op

grootschalige woningbouwlocaties is binnenstedelijk of gaat over de transformatie van bedrijventerreinen aan de randen van steden. Zo is bijvoorbeeld voor de projecten in de Zuidelijke Randstad bekend dat de gemiddelde toerekenbare PORT 25.000 euro is voor het realiseren van 127.000 woningen, op veelal complexe binnenstedelijke locaties. Het gaat hier om de volgende opbouw van kosten:

- Publieke tekort grondexploitatie: 5.400 euro.
- Direct toerekenbare bovenplanse ingrepen: 14.000 euro.
- Toerekenbare investeringen vanuit bovenregionale (lijn) infrastructuur: 5.700 euro.

Ook in eerdere studies van bijvoorbeeld het EIB in 2011[5] en 2013[6] is geconcludeerd dat gemiddeld genomen voor binnenstedelijke woningbouwlocaties een financieel tekort optreed. In 2011 ging het, op basis van een analyse van 150 gemeentelijke grondexploitaties in de periode 2004-2007, om een tekort van 10.000 euro per woning.

In de recente studie van Decisio en Fakton (2021)[7] concluderen we om die reden ook dat voor wat betreft binnenstedelijk ontwikkelen 'verreweg de meeste locaties een publiek tekort hebben. Er zijn wel locaties waar geen tekort is of waar licht op verdiend kan worden, maar het gaat in die gevallen vaak om kleinere inbreidingslocaties binnen bestaand stedelijk gebied. Dit betreft geen locaties waar grote woningaantallen behaald kunnen worden'.

Buitenstedelijk bouwen

Het overzicht van Rebel (zie Figuur 2.1) laat zien dat er een stuk minder buitenstedelijke locaties zijn waar een publieke onrendabele top op zit. Het gaat om 40 tot 70 procent van de locaties. Dat tekort is ook kleiner, in ieder geval het toerekenbare deel, met gemiddeld 8.000 euro per woning. Het niet-toerekenbare deel is door Rebel gelijk gehouden aan binnenstedelijk bouwen (met 14.900 euro). Bij deze gegevens moet wel een kanttekening worden geplaatst. Rebel geeft in haar publicatie namelijk aan dat 'er aanzienlijk minder data beschikbaar is over tekorten bij uitleggebieden dan over die bij binnenstedelijke projecten'. Deze conclusie trokken wij samen met Fakton ook in onze inventarisatie voor de provincie Zuid-Holland vorig jaar. We inventariseerden op basis van eerdere studies:

het gebied van infrastructuur (zie: Kabinet investeert 1,2 miljard in infrastructuur voor het sneller bouwen van 135.000 nieuwe woningen | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl)

[5] *Succesvol binnenstedelijk bouwen*, EIB (2011).

[6] *Kostenverschil binnenstedelijk bouwen en bouwen op uitleglocaties in Noord-Holland*, EIB en Decisio (2013)

[7] Decisio en Fakton (oktober 2021): '*Quickscan onderzoek financiële kosten en opbrengsten gebiedsontwikkeling – een vergelijking tussen ontwikkelingen op binnenstedelijke en uitleglocaties',* in opdracht van de provincie Zuid-Holland.

- De inventarisatie van Rebel zelf waar twee concrete voorbeelden worden genoemd:
  - De gemiddelde publieke onrendabele top (PORT) (inclusief infra) van 4 WBI-projecten op de uitleglocaties bedraagt ongeveer € 9.700 per woning, (6.405 woningen).
  - In de provincie Gelderland bedraagt de PORT ongeveer € 6.600 per woning (o.b.v. 10.045 woningen) voor ontwikkeling op uitleglocaties.
- In een wat verder verleden (2013) heeft EIB in samenwerking met Decisio een analyse gedaan voor 48 locaties in de provincie Noord-Holland[8]. Daaruit bleek dat buitenstedelijk ontwikkelen een positieve GREX heeft. Onduidelijk is echter of daarin ook rekening is gehouden met meer bovenregionale infrastructuur (verbreding van snelwegen, aanleg van openbaar vervoer) en wat de rol is van het woningbouwprogramma (aandeel sociaal).
- Ook de studie van het EIB uit 2011[9] toonde dit aan, die studie concludeerde dat buitenstedelijke woningbouwlocaties een gemiddeld surplus van 8.000 euro per woning kennen.
- Uit een evaluatie van de ontwikkeling van VINEX-locaties in de periode 1995-2005[10] komt naar voren dat het Rijk voor 10.500 euro per woning een bijdrage heeft geleverd aan het realiseren van openbaar vervoer, tegemoetkoming in de kosten voor bodemsanering en grondkosten en voor het verfijnen van de groeigemeenten. Inclusief cofinanciering vanuit gemeenten / provincies is voor 22.300 euro per woning aan publieke kosten gemaakt. Onbekend is wat gemeenten verdiend hebben aan de grondopbrengsten voor de ontwikkeling van 418.000 woningen in deze VINEX-locaties.

We haalden aanvullend uit één casus in Zuid-Holland naar voren dat hier een publieke onrendabele top van circa 8.000 euro per woning op zou zitten (op basis van gegevens uit de WBI).

We concludeerden over buitenstedelijk bouwen dat ook hier in het algemeen een publieke onrendabele top aanwezig is: ‘Dat wordt – voor zover wij kunnen afleiden uit gesprekken en beschikbare gegevens – veroorzaakt door benodigde investeringen in ontsluitende en meer bovenregionale infrastructuur (zoals het voorbeeld van de VINEX-locaties laat zien) en door de mate waarin rekening is gehouden met een betaalbaar programma (wat bijvoorbeeld een eis is binnen de WBI)’.

[8] Kostenverschil binnenstedelijk bouwen en bouwen op uitleglocaties in Noord-Holland, EIB en Decisio (2013)
[9] *Succesvol binnenstedelijk bouwen*, EIB (2011).
[10] RIGO (2007), in opdracht van Ministerie VROM: ‘*Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005*’.

2.2 Een reflectie van het PBL

In de aanloop naar een rondetafelgesprek over binnen- en buitenstedelijk kamer met de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer heeft het PBL een position paper opgesteld dat een reflectie geeft op het onderwerp. Dit position paper '*Binnen- en buitenstedeljik bouwen in Nederland: een reflectie'* is in 2020 opgesteld en bevat onder meer een aantal argumenten voor zowel binnenstedelijk bouwen als buitenstedelijk bouwen. In deze paragraaf nemen we deze argumenten een-op-een over, waarbij we bij een aantal argumenten stilstaan en aangeven hoe daar in voorliggende MKEA nog nadere invulling, duiding of kwantificering aan is gegeven. Daarbij maken we ook gebruik van de informatie uit gesprekken die we hebben gevoerd binnen de MRA, provincie Noord-Holland en met de gemeenten die we als casus meenemen in deze studie.

2.2.1 Argumenten voor bouwen binnen de grenzen van bestaand bebouwd gebied

- Veel mensen willen in de stad wonen. Door binnen de bestaande steden te bouwen wordt ervoor gezorgd dat dit ook mogelijk blijft voor lagere en middeninkomens.
  In paragraaf 5.1 gaan we nader in op enkele onderzoeken die de woonwensen van mensen beschrijven.
- Er is nog genoeg ruimte in de stad. Er zijn lege plekken, verouderde bedrijventerreinen en leegstaande kantoorgebieden, die juist opwaardering en herontwikkeling nodig hebben.
  In dit rapport werken we twee binnenstedelijke gebiedsontwikkelingslocaties uit die hier een voorbeeld van zijn. In Purmerend worden lege plekken bebouwd en bedrijventerreinen getransformeerd, in Hoofddorp gaat het met name om transformatie van (leegstaande) kantoorruimtes. In gesprekken werd bovendien aangegeven dat het transformeren van verouderde bedrijfslocaties in binnensteden zorgt voor het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het verplaatsen van bedrijvigheid / bedrijfslocaties, wat geld kan kosten en ruimte elders innemen.
- Spaart open ruimte rondom de stedelijke kernen. Behoudt het contrast tussen (hoog)stedelijke gebieden en een omgeving met groen en water – een unique selling point van Nederland.
  Een 'unique selling point' dat wel te kwantificeren is, maar zich nog lastig 'op waarde' laat zetten, in paragraaf 5.6 gaan we hier nader op in. Hier staat tegenover dat bouwen binnen de bestaande stad mogelijk ook minder ruimte over laat voor groen in de stad, terwijl dat groen ook belangrijk is voor gezondheid en klimaatadaptatie, daar zal bij bouwen in de stad aandacht voor moeten zijn.

- Maakt het mogelijk om bestaande infrastructuur beter te benutten. Maakt het mogelijk om bestaande voorzieningen beter te benutten, een grotere diversiteit aan voorzieningen te kunnen 'dragen' of om voorzieningen te behouden die dreigen weg te vallen wegens voortgaande huishoudensverdunning.
  Onze twee casussen laten zien dat binnenstedelijk ook geïnvesteerd moet worden om de voorzieningen, infrastructuur en bestaande mobiliteitsontsluitingen op te waarderen en zodanig in te richten dat het een intensiever gebruik aan kan. Tegelijkertijd is het mogelijk om deze investeringen (die we bovenplanse kosten noemen) te vergelijken met de investeringen in buitenstedelijke locaties op dit onderwerp. Wat aanvullend in gesprekken ter tafel kwam is dat gebouwd kan worden in de nabijheid van bestaande voorzieningen en dat dit ook financiële voordelen met zich mee kan brengen.
- Door toevoeging van andere woningtypen in bestaande wijken kunnen huishoudens met veranderende woonbehoeften hun wooncarrière makkelijker in de eigen wijk voortzetten.
- Meer nabijheid van werk, voorzieningen en sociale contacten = meer bereikbaarheid met minder mobiliteit en meer interactie (belangrijk voor economische agglomeratie-effecten).
  Op basis van andere studies van het PBL en CPB hebben we hier een waardering aan gegeven, in paragraaf 5.2 gaan we hier nader op in. Uit gesprekken volgt dat hierdoor ook de mogelijkheid ontstaat om een lagere parkeernorm te hanteren dan in minder sterk stedelijke gebieden.
- Geeft de kans om kwetsbare wijken te versterken en om noodzakelijk onderhoud te koppelen aan nieuwe ontwikkelingen, denk aan energiebesparing en de transitie naar hernieuwbare energie.
  Hier zijn ook kosten aan verbonden, zo heeft een studie van Arcadis en &Flux naar de kosten van klimaatadaptiviteit in het bestaande stedelijke gebied laten zien, met die kosten houden we rekening in de financiële effecten.
- Leidt gemiddeld genomen tot meer stedelijk wonen, wat (statistisch gezien) gepaard gaat met meer actieve mobiliteit en minder automobiliteit en dus minder negatieve externe effecten als gevolg daarvan.
  De externe effecten rekenen we expliciet door in paragraaf 5.3 op basis van een vergelijking van mobiliteitsprofielen. Deze berekening sluit onder meer aan op eerdere conclusies van Ecorys in 2005[11] omtrent congestie: binnenstedelijk bouwen zou betere resultaten opleveren dan gespreid bouwen in de groene ruimte wat betreft congestie.

[11] Volgend uit het onderzoek '*Maatschappelijke kosten en baten IBO Verstedelijking*' uit 2005.

- Het is adaptiever; het is gemakkelijker om te schakelen met meer of minder programma en er is minder moeite nodig om een functiemix te krijgen.
- Per inwoner is minder infrastructuur nodig in grotere/dichter bebouwde steden.

2.2.2 Argumenten voor bouwen buiten de grenzen van bestaand bebouwd gebied

- Uitbreiding kan helpen het tempo van het bouwen van nieuwe woningen te versnellen.
- Sommige doelgroepen willen een ruime grondgebonden woning. Deze zijn schaars in de stad en daardoor duur. Sommige doelgroepen willen wonen in een groene omgeving. Groen in de stad is beperkt. Uitzicht op stedelijk groen vanuit hoogbouw is niet hetzelfde als groen wonen op maaiveld.
  We gaan in paragraaf 5.1 nader in op een aantal onderzoeken naar de woonwensen van mensen.
- Mensen gaan waarschijnlijk vaker thuiswerken, dus dicht bij de stad wonen voor werk wordt minder belangrijk.
- Het is goedkoper en gemakkelijker te ontwikkelen. Geen vervuilde grond, geen bedrijven die uitgekocht moeten worden, geen bestaande infrastructuur die omgeleid moet worden en minder complexe inspraak.
  In hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 toetsen we de hypothese of het goedkoper is aan de hand van concrete grondexploitatieberekeningen en kostenramingen voor de benodigde bovenplanse ingrepen. Waar niet aan voorbij moet worden gegaan is dat voor buitenstedelijke ontwikkelingen in sommige gevallen ook nieuwe infrastructuur nodig is.
- Het laat ruimte over voor groen in de stad, waardoor het daar gemakkelijker is om te werken aan klimaatbestendigheid en gezondheid.
  Waar tegenin gebracht kan worden dat het bouwen buiten de stad vaak ook ten koste gaat van landschap dat zonder bebouwing gebruikt kan worden voor gezondheidsdoelstellingen (sport en recreatie).
- Buitenstedelijk ontwikkelen levert grotere grondwaardestijgingen op en die kunnen worden gebruikt voor investeringen in klimaat, energie, natuur en mobiliteit.
  Mogelijk is dat zo, in hoofdstuk 4 gaan we nader in op de uitkomsten van de kostenberekeningen voor onze casussen. Wat mogelijk wel zo is, is dat de eventuele opbrengsten direct weer aangewend moeten worden voor de ontsluiting van het gebied of het compenseren van natuur en klimaat.

Op basis van bovenstaande argumenten constateren we het volgende meer algemene beeld: binnenstedelijke locaties zijn aantrekkelijke ontwikkellocaties vanwege de nabijheid van bestaande voorzieningen, zoals infrastructuur, werklocaties en winkels. Daarnaast gaat er relatief weinig landschap verloren bij de

ontwikkeling van binnenstedelijke locaties. Aan de andere kant is op uitleglocaties over het algemeen meer ruimte om te ontwikkelen en daarnaast is het grondeigendom veelal minder versnipperd wat de verwerving gronden eenvoudiger maakt.

2.3 Doorkijk naar maatschappelijke effecten

De reflectie van het PBL maakt duidelijk dat het in de vergelijking tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen niet alleen zou moeten gaan over de directe financiële gevolgen (of 'effecten'), maar dat ook effecten optreden *nadat* de woningen zijn gerealiseerd. Die effecten (voor- en nadelen) verschillen per locatie. In voorliggend onderzoek nemen we dat expliciet mee. In deze paragraaf halen we inspiratie uit een tweetal publicaties van het College van Rijksadviseurs (CRa) en bespreken we enkele andere eerdere studies naar het onderwerp.

De eerste inspiratie op dit gebied wordt gevormd door een recent gepubliceerde 'leidraad voor Nederland': 'Bouwen in de buurt' (College van Rijksadviseurs, oktober 2022). Onderstaand is een citaat opgenomen dat wat ons betreft treffend weergeeft hoe verschillende partijen op elk hun eigen manier tegen het onderwerp (binnen- of buitenstedelijk bouwen) aankijken.

> "Bouwen in de wei is goedkoop, bouwen in de bebouwde kom is ingewikkeld en duur – dat is in een notendop het beeld dat ontwikkelaars graag schetsen. Waarbij ze natuurlijk alleen kijken naar de kosten die ze zelf moeten maken – alle andere kosten, voor bijvoorbeeld wegen, ov, riolering en groen, worden over de maatschappelijke schutting gegooid. De vergelijking met goedkoop vliegen is onmiskenbaar. De kosten en baten van een nieuwe woning in de wei zijn moeilijk te vergelijken met die van eenzelfde woning in een bestaande buurt. De uitkomst wordt uiteindelijk bepaald door wat je allemaal meerekent: hoe zorgvuldiger je het net uitgooit, hoe hoger de kosten van bouwen in de wei en hoe hoger de tweede-ordeopbrengsten van bouwen in de buurt. Als je uitzoomt gaat het uiteindelijk om een maatschappelijke keuze. Bouwen in de wei maakt de kosten collectief en de winsten privaat. Terwijl in de buurt bouwen de kosten verdeelt tussen collectief en privaat, en ook de voordelen ten goede laat komen aan zowel de gemeenschap als de private eigenaren. Wij vinden het daarom verantwoord om ervan uit te gaan dat woningen in de wei en in de buurt per saldo even duur of goedkoop zijn". *Bron: College van Rijksadviseurs (2022), Bouw in de buurt Leidraad voor Nederland. Pagina 18.*

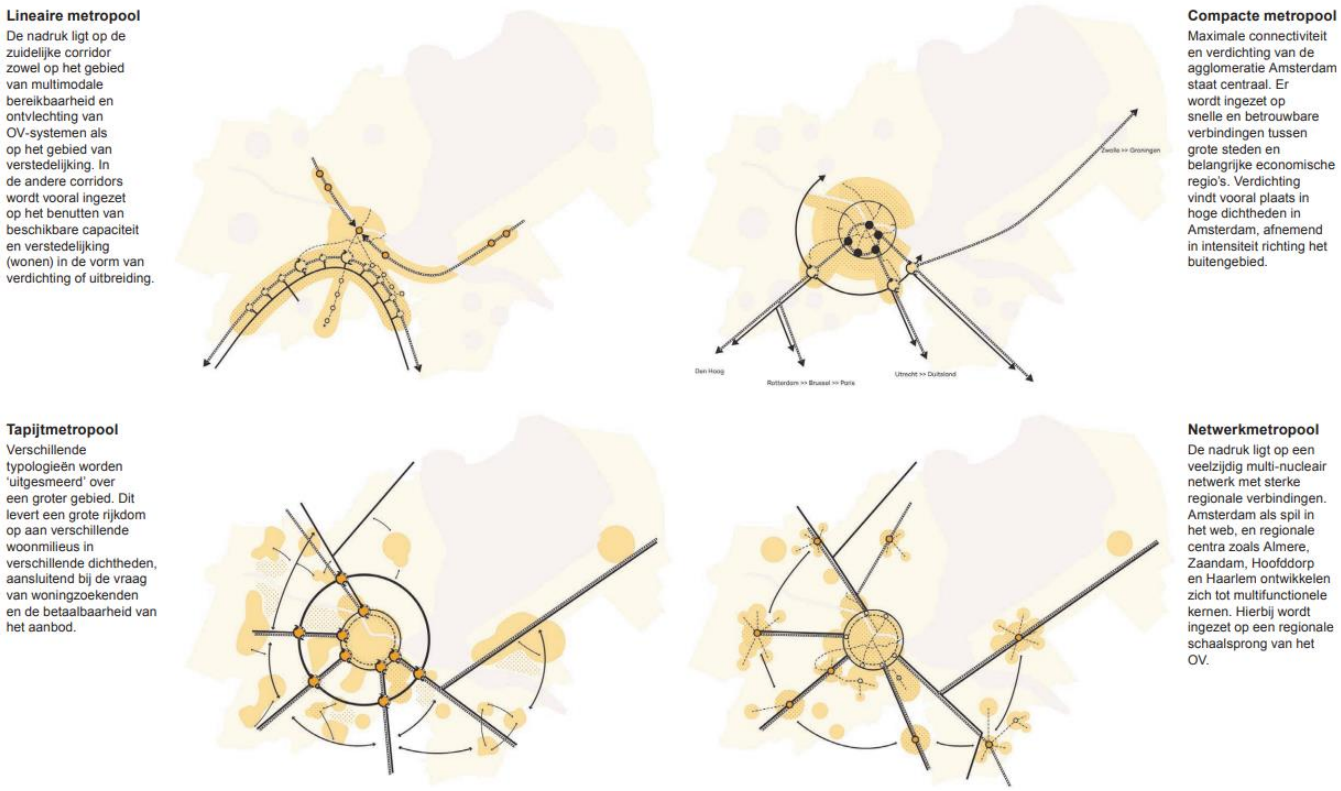
Om hun argumentatie kracht bij te zetten geeft het CRa aan dat zij een methode heeft ontwikkeld om verschillende verstedelijkingsmodellen met elkaar te

vergelijken, het zogenaamde Dashboard Verstedelijking[12]. Met dat dashboard is het mogelijk om verschillende verstedelijkingsmodellen te vergelijking en op die manier inzicht te geven in de maatschappelijke meerwaarde van de woningbouwopgave. In het dashboard worden negen thema's onderscheiden: versterking economie, benutten eerdere infrastructuur-investeringen, draagvlak voorzieningen versterken, tijdigheid, gezonde grondexploitatie, woonmilieuvoorkeur, duurzaam ruimtegebruik, duurzaam energiegebruik en versterking leefklimaat bestaande stad.

Het dashboard is in een aantal regio's ook ingezet om op een hoog schaalniveau verschillende verstedelijkingsmodellen te vergelijken. Zo ook voor de Metropoolregio Amsterdam[13] waar is gekeken naar 4 ruimtelijke verstedelijkingsmodellen om tegemoet te treden aan de opgave om 250.000 woningen te bouwen en ruimte te maken voor 238.000 arbeidsplaatsen. Deze zijn weergegeven in Figuur 2.2. Het lijkt niet direct een factor van belang geweest bij het opzetten van de modellen, maar er is wel duidelijk onderscheid in de mate waarin is ingezet op compacte steden en hoge dichtheden (vooral in de modellen 'Lineaire en Compacte metropool') versus meer verspreide woningbouw in lagere dichtheden (Tapijt- en Netwerkmetropool).

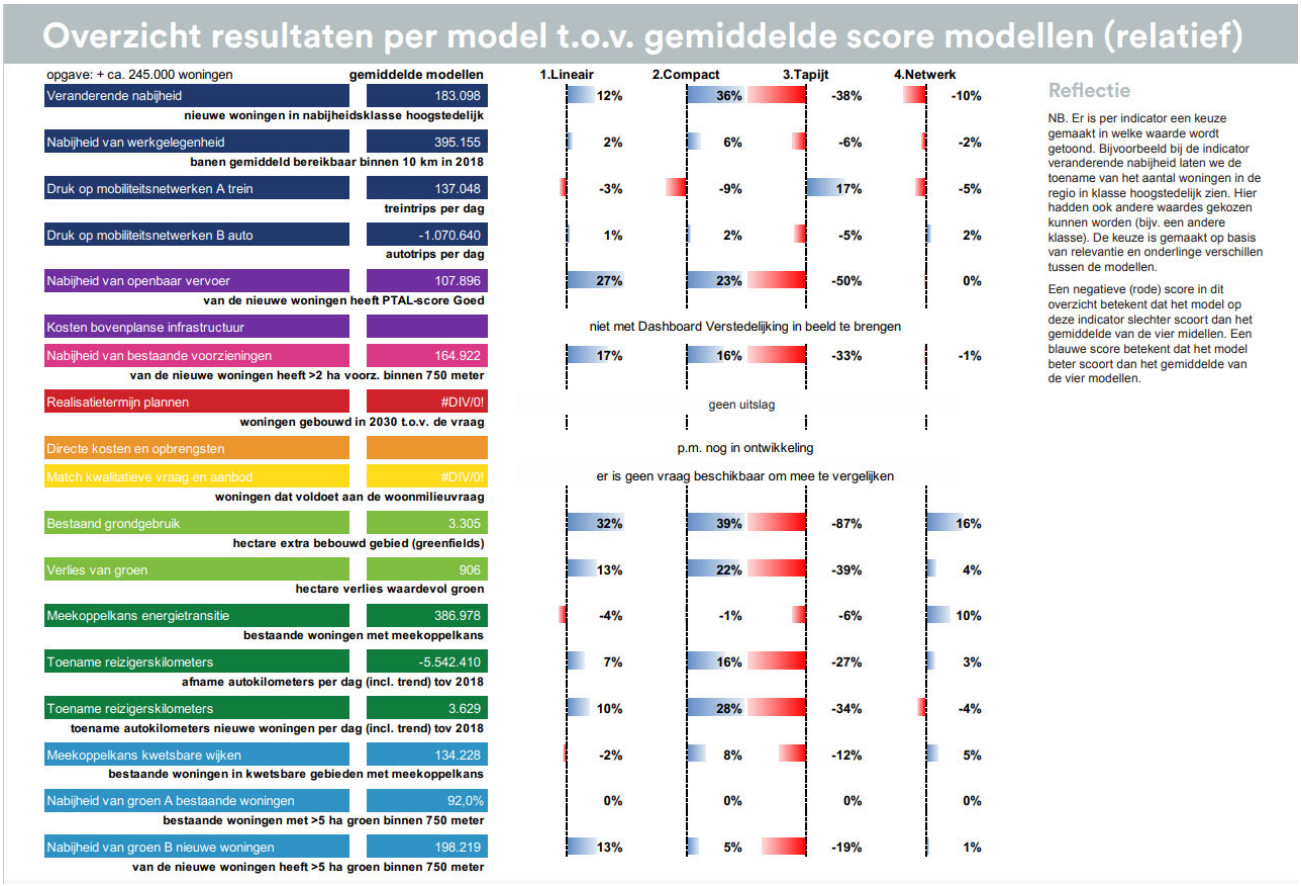
[12] Daar is op deze pagina meer informatie over te vinden: Dashboard Verstedelijking | Projecten | College van Rijksadviseurs
[13] Ministerie van BZK i.s.m. CRa en Studio Bereikbaar (juli 2020): Dashboard Verstedelijking Metropoolregio Amsterdam.

Figuur 2.2: Vier verstedelijkingsmodellen voor de MRA uit het Dashboard Verstedelijking



In het Dashboard Verstedelijk worden uiteindelijk op de 9 thema's ook effecten berekend op verschillende indicatoren die iets zeggen over elk van deze thema's. Het resultaat is in feite een kwantificering van effecten die in onderlinge vergelijking ook iets zeggen over het verschil tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. In Figuur 2.3 zijn deze resultaten weergegeven. Daarbij vallen de verschillen tussen met name de eerste twee modellen (Lineair en Compact) met het derde model (Tapijt) op. Waarbij het Tapijtmodel minder goed scoort op aspecten als nabijheid (van werk, openbaar vervoer, bestaande voorzieningen), het gebruik van bestaand grondgebruik, verlies van groen en mobiliteit (in die zin dat meer autokilometers gemaakt worden). De modellen Lineair en Compact scoren juist op deze elementen goed.

Figuur 2.3: Resultaten Dashboard Verstedelijking, vergelijking tussen vier verstedelijkingsmodellen voor de MRA



Monetarisering van effecten

Het doorvertalen van de effecten van gebiedsontwikkeling naar euro's (monetariseren) heeft de laatste jaren meer aandacht gekregen, onder meer in MKBA's. Dat dit geen sinecure is blijkt wel uit een publicatie van het PBL uit 2010[14]. Het PBL schrijft: '*Veel baten van een gebiedsontwikkeling zijn nauwelijks te kwantificeren, laat staan te monetariseren. Dat geldt voor de kwaliteit van natuur en landschap, het leefmilieu, de veiligheid, de stedenbouwkundige kwaliteit en voor veel aspecten van het economische agglomeratie-effect dat door ruimtelijk beleid gewonnen of verloren wordt. Veel van deze effecten hebben een grote invloed op de aantrekkingskracht van een locatie, een stad of een gebied, maar kennen geen markt en dus geen marktprijzen waarmee de waarde kan worden uitgedrukt.*'

[14] 'Baten en kosten van ruimtelijk beleid en de relatie met het woningaanbod', PBL (2010).

Het PBL verwijst in die studie onder meer naar een eerdere MKBA van Ecorys uit 2005[15] dat op een bovenregionaal schaalniveau inzicht trachtte te geven in de gemonetariseerde kosten en baten én waarin het bouwen van woningen binnen bestaand bebouwd gebied vergeleken werd met het bouwen op uitleglocaties. De conclusie van die studie was dat in het verleden verdichting maatschappelijk nog rendabel was, maar dat in de toekomst de baten van verdichting niet in alle regio's meer voldoende zijn, omdat dure locaties in productie genomen moeten worden. Het PBL geeft aan dat het saldo van de kkba relatief gering is, waarbij ook nog diverse leefomgevingseffecten pro memorie zijn gebleven. Ecorys concludeerde dan ook dat de MKBA methodiek in 2005 nog onvoldoende was ontwikkeld voor de toepassing op ruimtelijk beleid. Die conclusie leidde er – mogelijk – toe dat sindsdien nader onderzoek is gedaan naar kengetallen die toe te passen zijn in kosten-batenanalyses[16] en dat er een werkwijzer is gekomen voor het toepassen van MKBA's op het gebied van integrale gebiedsontwikkeling[17].

Deze studies zijn in het vervolg door verschillende onderzoeksbureaus in opdracht van diverse overheden gebruikt om inzicht te verschaffen in de maatschappelijke effecten van gebiedsontwikkeling en daarbij ook te kijken naar de verschillen met woningbouw op andere locaties. Zo heeft Decisio recent voor verschillende gebiedsontwikkelingsprojecten maatschappelijke businesscases opgesteld[18] waarin met name focus ligt op binnenstedelijke woningbouwlocaties en deze vergeleken worden met 'ontwikkeling elders'. Een recente publicatie van Goudappel, Ecorys en KAW (2022)[19] gaat al iets verder, zij vergelijken explicieter binnenstedelijke bouwlocaties met uitleglocaties en geven ook inzicht in de gemonetariseerde baten. Een nadere toelichting op hoe de baten berekend zijn is in deze publicatie niet weergegeven.

In voorliggende MKEA gaan we door op deze voet en doen we een poging zoveel als mogelijk de verschillende geïdentificeerde en ook kwantitatief gemaakte effecten te 'waarderen' door ze in euro's uit te drukken en vergelijkbaar te maken met de investeringen die nodig zijn in de verschillende typen ruimtelijke ontwikkelingen (binnen- of buitenstedelijk bouwen). Door actuele en voorliggende gebiedsontwikkelingsprojecten te nemen maken we de vergelijking en analyse relevant voor de situatie in de MRA.

---

[15] 'Maatschappelijke kosten en baten IBO Verstedelijking. Input voor Interdepartementaal Beleidsonderzoek.' Ecorys, 2005.
[16] Ecorys (2006): '*Kengetallen kosten-batenanalyses integrale gebiedsontwikkeling*'.
[17] Ecorys en Witteveen + Bos (2009): '*Werkwijzer van integrale gebiedsontwikkeling*'.
[18] Het gaat bijvoorbeeld om de recent gepubliceerde '*Maatschappelijke en economische effectstudie OV en Oeververbinding Rotterdam*', Decisio (2022), online te raadplegen: 20221003-MEES-OV-en-Oeververbinding-Rotterdam.pdf (oeververbindingen.nl)
[19] '*Mobiliteitsvernieuwing en slimme, duurzame verstedelijking*', Goudappel, Ecorys en KAW (2022)

3. Uitgangspunten MKEA

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten van de MKEA toegelicht. We gaan eerst in op de verschillende woningbouwlocaties die in het onderzoek zijn betrokken (zie paragraaf 3.1), vervolgens op de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het bepalen van de kosten en opbrengsten (3.2) en tot slot op enkele technische uitgangspunten (3.3).

3.1 Woningbouwlocaties

In deze paragraaf gaan we in op de 4 woningbouwlocaties die we hebben doorgerekend op kosten en maatschappelijke effecten. Het gaat om twee binnenstedelijke locaties die zijn afgeleid uit gebiedsplannen die in het kader van het programma 'Bereikbare Steden' zijn opgesteld, in dit geval om de plannen voor Purmerend en Hoofddorp, en om twee buitenstedelijke locaties die eveneens zijn gelegen in de gemeenten Purmerend (het gebied Oostflank) en Haarlemmermeer (projectlocatie Lisserbroek). In aanvulling op de twee binnenstedelijke casussen is bij de uitwerking van de financiële parameters een ook een referentie opgenomen vanuit alle 9 'Bereikbare Steden' die eerder financieel zijn doorgerekend. Deze referentie laat zich in feite lezen als een soort eigenstandige GREX en is bedoeld als vergelijkingsmateriaal.

We benadrukken op deze plek nogmaals dat deze discussies binnen de MRA en provincie niet ter discussie staan. Het gaat om woningbouwlocaties die nodig zijn om de totale woningbouwopgave te realiseren. Juist ook vanwege het oogpunt van diversiteit van het woningaanbod. Dat is ook de reden dat we de locaties geselecteerd hebben. Het gaat niet om een discussie of we de ene locatie wel en de andere locatie niet (willen) realiseren, maar vooral om een beeld te schetsen over de maatschappelijke kosteneffectiviteit van het type locaties, als opmaat / blauwdruk voor toekomstige woningbouwlocaties.

3.1.1 Binnenstedelijk - Purmerend

Voor de binnenstedelijke gebiedsontwikkeling Purmerend maken we gebruik van de gegevens die staan beschreven in het zogeheten 'Gebiedsplan Purmerend' (in november 2021 opgesteld door de gemeente[20]). In dit gebiedsplan staan 8 ruimtelijke ontwikkelingsplannen uitgewerkt waar 8.400 woningen gerealiseerd kunnen worden en het doel is om 3.500 arbeidsplaatsen toe te voegen. Het gaat

[20] Het gebiedsplan is te downloaden op de site van Bereikbare Steden (onderdeel van de MRA): Bereikbare steden in de MRA - metropoolregioamsterdam

om locaties die liggen in het zogeheten ‘sleutelgebied’ en zijn geconcentreerd rondom twee HOV knooppunten: het reeds bestaande knooppunt Waterlandlaan (rondom het bestaande station Purmerend) en een nieuw te ontwikkelen knooppunt dat Knooppunt N244 wordt genoemd en waar een nieuw treinstation zou moeten komen.



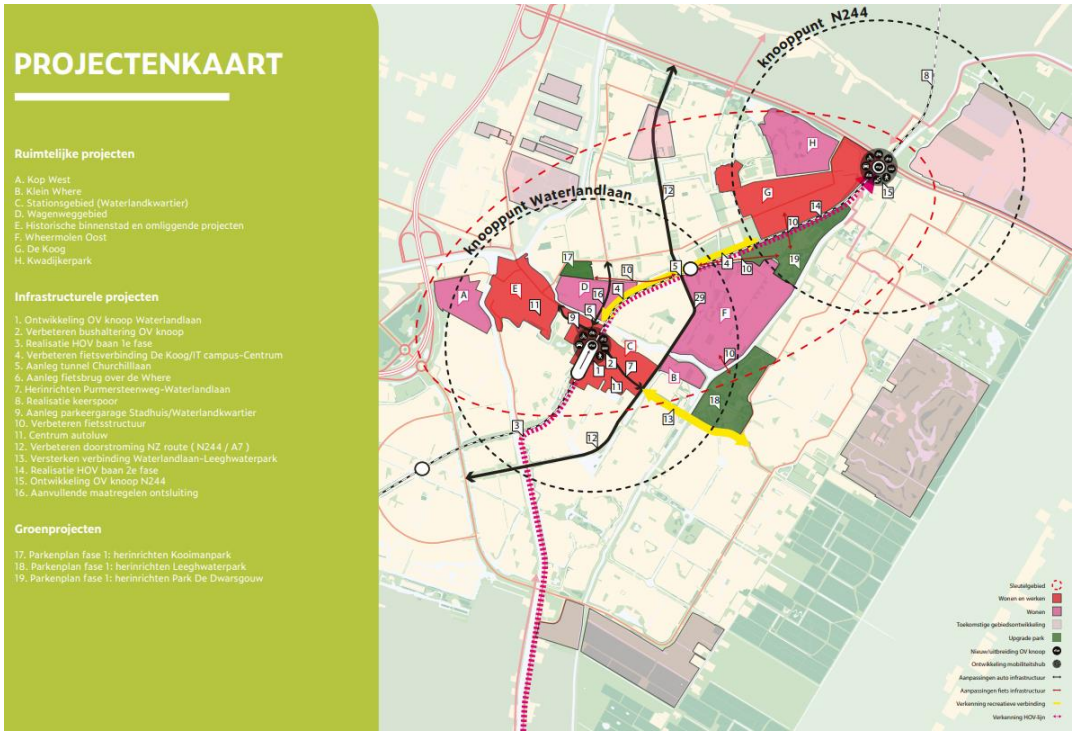
Hoewel we voor het doorrekenen van financiële kosten en opbrengsten (grondexploitatie en bovenplanse kosten) gebruik maken van eerdere berekeningen voor het hele gebied, richten we ons in deze studie met name op het Waterlandkwartier (stationsgebied) dat onderdeel is van het bredere gebiedsplan. Daarbij geldt dat de aannames en kengetallen die voor het doorrekenen van het gebiedsplan in 2021 zijn gebruikt, deels zijn geactualiseerd. Om die reden zijn geen rechten te ontlenen aan de gebruikte (financiële) cijfers in dit stuk rondom de casus ‘Binnenstedelijk – Purmerend’.

Voor het bepalen van het woningbouwprogramma is een standaard woningbouwprogramma opgesteld. Dit programma gaat uit van alleen maar meergezinswoningen in de segmenten 30% (sociale huur), 40% (middelduur) en 30% duur[21].

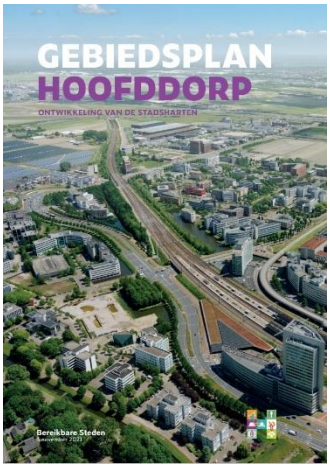
Om deze ontwikkelingen op een goede manier in te bedden in de bestaande omgeving zijn bovendien 16 infrastructurele projecten benoemd en 3 groenprojecten. In Figuur 3.1 is de projectenkaart voor het sleutelgebied van Purmerend opgenomen.

[21] We wijken hiermee bewust af van wat er in het gebiedsplan voor Purmerend staat, daar gaat men uit van de verhouding 30 – 30 – 40, om een zuivere vergelijking te kunnen maken met de andere woningbouwlocaties in dit onderzoek.

Figuur 3.1: Gebiedsplan en projectenkaart Purmerend



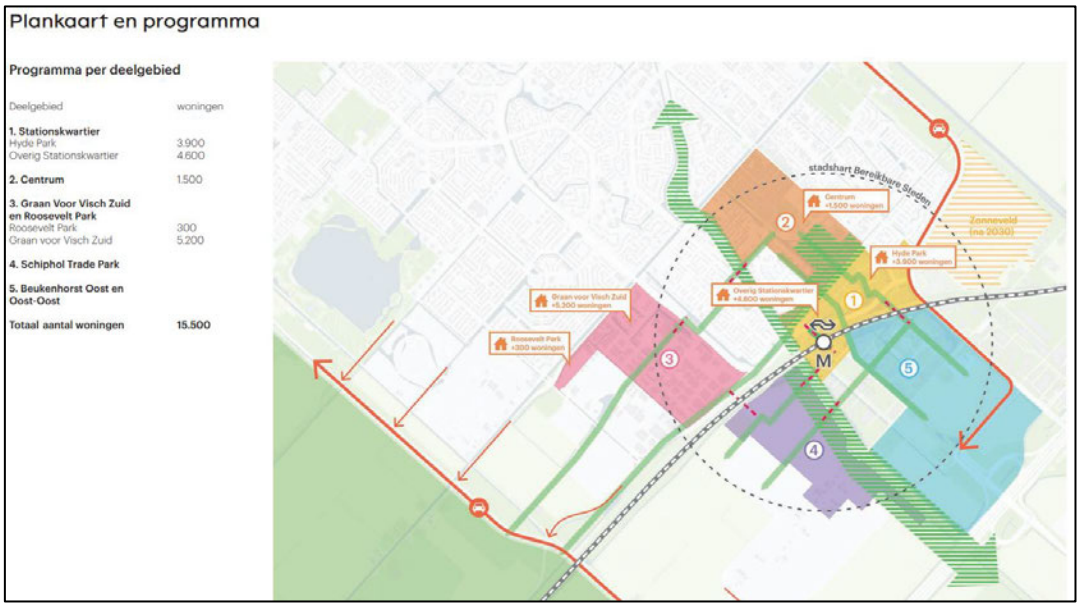
3.1.2 Binnenstedelijk - Hoofddorp



Het gebiedsplan voor Hoofddorp focust op het stationsgebied (rondom NS station Hoofddorp). Het is de bedoeling dat hier tot 2030 15.500 woningen worden gebouwd en 11.000 extra arbeidsplaatsen worden gehuisvest. Deze ruimtelijke ontwikkeling vindt plaats in 5 deelgebieden die zijn weergegeven in Figuur 3.2.

Om deze groeiopgave op een goede manier te kunnen accommoderen (op het gebied van mobiliteit) en op een duurzame en leefbare manier in het bestaande stedelijke gebied in te bedden zijn 22 projecten in de openbare ruimte gedefinieerd. Het gaat om maatregelen die inzetten op het verminderen van autoverkeer (7 projecten), of juist om het verbeteren van de bereikbaarheid voor de automobilist (1) en voor fietsers en voetgangers (5), investeringen in het openbaar vervoer (6) en in de publieke ruimte, zoals water en groen (3).

Figuur 3.2: Plankaart en programma gebiedsplan Hoofddorp



Voor het bepalen van het woningbouwprogramma is een standaard woningbouwprogramma opgesteld. Dit programma gaat uit van alleen maar meergezinswoningen in de segmenten 30% (sociale huur), 40% (middelduur) en 30% duur[22].

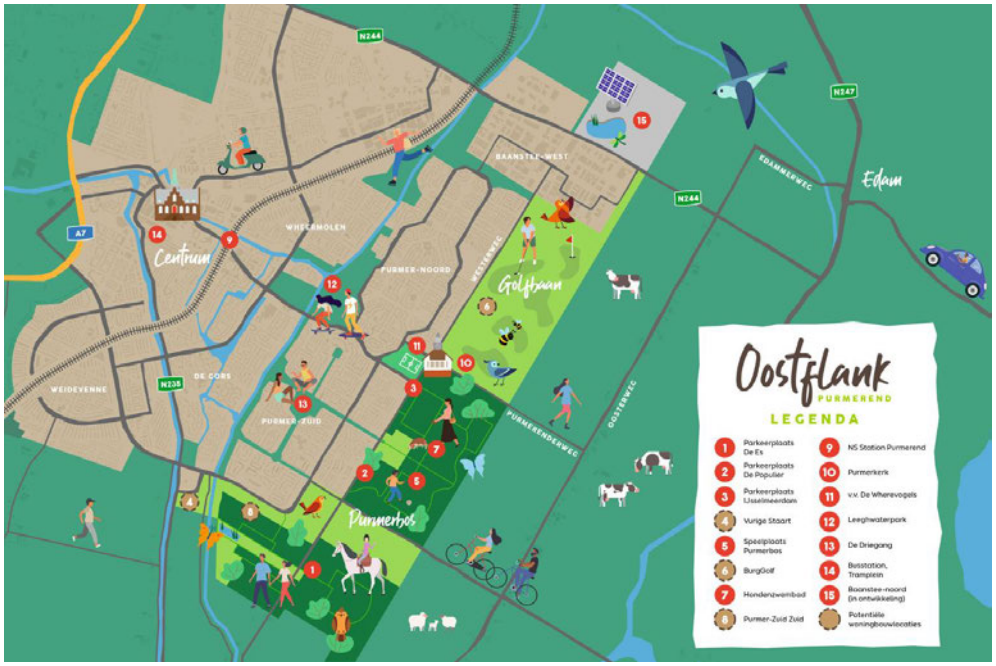
3.1.3 Buitenstedelijk - Oostflank Purmerend

Aan de Oostkant van Purmerend is een grote woningbouwontwikkeling voorzien. In Figuur 3.3 is de situering van de Oostflank weergegeven, waarbij aandacht is voor verschillende functies en waarden in het gebied. Voor deze studie houden we een woningbouwprogramma aan van 5.000 woningen.

Daarbij is rekening gehouden met investeringen in een goede ontsluiting van de nieuwe woonwijk, door middel van investeringen in auto-, fiets- en OV-ontsluiting van het plangebied, met name richting het centrum van Purmerend en in de richting van Ilpendam. Voor de financiële doorrekening is rekening gehouden met een tracé van 7,0 km met daarin een busbaan, auto-ontsluiting en een fietspad inclusief aansluitingen op bestaande infrastructuur.

[22] We wijken hiermee bewust af van wat er in het gebiedsplan voor Hoofddorp staat, daar gaat men uit van de verhouding 30 – 20 – 50, om een zuivere vergelijking te kunnen maken met de andere woningbouwlocaties in dit onderzoek.

Figuur 3.3: Situering Oostflank van Purmerend



Bron: gezamenlijk website ontwikkeling Oostflank Purmerend van gemeente Purmerend, BPD | Bouwfonds Gebiedsontwikkeling en Staatsbosbeheer (LOCATIE | Oostflank Purmerend)

3.1.4 Buitenstedelijk - Lisserbroek

De locatie Lisserbroek bestaat uit 2 gebiedsontwikkelingslocaties waar woningbouw wordt gerealiseerd: Binnenturfspoor (A) en Lisserbroek Noord (B). In Figuur 3.4 zijn de beide locaties op kaart weergegeven. Voor dit gebied is rekening gehouden met een programma waarin 3.500 woningen worden toegevoegd. Voor bovenplanse kosten is rekening gehouden met een auto/fiets/bus-ontsluiting van het plangebied naar de N207.

Voor Lisserbroek is rekening gehouden met een meervoudige ontsluiting via een busbaan, autoweg en een fietspad, inclusief aansluitingen op bestaande infrastructuur (o.a. N207). Het gaat om een tracé van in totaal 4,5 km.

Figuur 3.4: Situering Lisserbroek (gemeente Haarlemmermeer)



3.2 Uitgangspunten bepalen kosten en opbrengsten

In deze paragraaf gaan we nader in op de methodiek en de gehanteerde uitgangspunten voor het bepalen van de financiële kosten en opbrengsten van de gebiedsontwikkelingslocaties. Daarbij is voor een aantal gebieden gebruik gemaakt van eerdere doorrekeningen (in het kader van Bereikbare Steden) en voor een aantal gebieden zijn nieuwe doorrekeningen gemaakt.

Waarden per woning

Belangrijk uitgangspunt voor het in beeld brengen en presenteren van de financiële én maatschappelijke kosten en opbrengsten is dat we deze terugbrengen naar een bedrag per woning. De reden hiervoor is dat de aantallen woningen per ontwikkeling verschillend zijn. Dat zorgt ook voor verschillende investeringsniveaus en opbrengstenpotenties. Door die terug te rekenen naar een bedrag per woning maken we de noemer weer gelijk.

3.2.1 Binnenstedelijke locaties

Voor het bepalen van de kosten en opbrengsten van de twee binnenstedelijke locaties (Purmerend en Hoofddorp) is gebruik gemaakt van eerder opgestelde doorrekeningen voor 9 stadsharten. Dat is gedaan in het kader van het programma

Bereikbare Steden in 2021[23]. Met behulp van deze doorrekeningen is het grondgebruik bepaald. In Tabel 3.1 is het grondgebruik voor Purmerend en Hoofddorp opgenomen.

Tabel 3.1: Grondgebruik binnenstedelijke gebiedsontwikkelingslocaties Purmerend en Hoofddorp

	Purmerend		Hoofddorp	
Uitgeefbaar	127.000	51%	92.000	48%
Verharding	32.000	13%	48.000	25%
Groen	75.000	30%	36.000	19%
Water	16.000	6%	14.000	7%
Netto plangebied	**250.000**		**190.000**	

In de doorrekening van Bereikbare Steden zijn de kosten per woning bepaald. Tot de kosten horen onder andere: sloopkosten, kosten voor het bouw- en woonrijp maken van de gebieden, kunstwerken, plankosten enz. De kosten en opbrengsten per woning en de bovenplanse kosten zijn overgenomen uit de doorrekening van Bereikbare Steden.

Aanvullend op de twee doorgerekende specifieke locaties laten we in dit rapport ook het gemiddelde zien van de doorrekening voor alle 9 stadsharten die in het kader van Bereikbare Steden zijn uitgewerkt.

Kostennormen per woning

De kosten in de doorrekeningen van Bereikbare Steden zijn gebaseerd op het inrichtingsniveau, zoals aangehouden in de gebiedsplannen. In Tabel 3.2 is de opbouw van de kosten opgenomen de twee locaties en Bereikbare steden als geheel gemiddelde. In de tabel is onderscheid gemaakt tussen de kosten die in de grondexploitatie terugkomen en bovenplanse kosten. De nadere posten die onder de GREX vallen zijn bij ons bekend, maar om redenen van marktgevoelige informatie buiten deze tabel gelaten. De kosten zijn overgenomen uit de data van Bereikbare Steden. De totale kosten zijn teruggebracht naar een kostennorm per woning.

[23] Disclaimer: aan de financiële cijfers die in dit rapport zijn gepubliceerd zijn geen rechten te ontlenen. Ze zijn gebaseerd op berekeningen uit 2021 die voor een groot deel zijn geactualiseerd en waar ook al nadere afspraken over zijn gemaakt tussen partijen.

Tabel 3.2: Kostennormen per woning

	kosten per woning Bereikbare steden	kosten per woning Purmerend	kosten per woning Hoofddorp
Kosten in de grondexploitatie	€ 36.000	€ 43.000	€ 40.000
Bovenplanse investeringen	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000
Totaal	**€ 57.000**	**€ 64.000**	**€ 61.000**

Om de gebieden ook klimaatadaptief te maken hebben Arcadis en &Flux een raming gemaakt van de kosten per m² plangebied. In dit rapport zijn kosten meegenomen voor wateroverlast, hitte en droogte. Deze kosten bedragen € 31,50 per m² plangebied. Deze kosten zijn aanvullend op de kosten voor bouw- en woonrijp maken.

Opbrengsten per woning

De opbrengsten per woning zijn afgeleid uit de grondwaarden per gebied. Deze informatie is overgenomen uit de data van Bereikbare Steden en weergegeven in Tabel 3.3.

Tabel 3.3: Grondprijzen per woningtype

	Programma		grondprijs Bereikbare steden	grondprijs Purmerend	grondprijs Hoofddorp
Sociaal	1.500	30%	€ 16.000	€ 15.000	€ 14.000
Middelduur	2.000	40%	€ 29.000	€ 42.000	€ 31.000
Duur	1.500	30%	€ 48.000	€ 79.000	€ 47.000
totaal	**5.000**				

Niet-woningbouwprogramma

Op basis van de data van Bereikbare Steden is het niet-woningbouwprogramma bepaald. Per woning is een gemiddeld niet-woningbouwprogramma bepaald. In Tabel 3.4 is het gemiddelde niet-woningbouwprogramma met bijbehorende grondprijzen weergegeven.

Tabel 3.4: Grondprijzen voor het niet-wonen programma

	Programma Bereikbare steden	grondprijs	Programma Purmerend	grondprijs	Programma Hoofddorp	grondprijs
Kantoren	34.000	€ 500	30.000	€ 500	61.000	€ 600
Bedrijven	3.000	€ 300	13.000	€ 300	-	€ 300
Commerciële ruimte	14.000	€ 400	22.000	€ 400	8.000	€ 700
Voorzieningen	16.000	€ 200	4.000	€ 200	6.000	€ 400

Parkeren

Conform de doorrekening van Bereikbare Steden rekenen we met een parkeernorm van 0,5 per woning. Uit de berekening is geen parkeernorm voor niet-woningbouw te destilleren. Als gemiddelde parkeernorm is aangehouden 2,5 parkeerplaats per 100 m² bvo niet-woningbouw.

De onrendabele top per parkeerplaats is bepaald op basis van Bereikbare Steden. Voor Purmerend is geen onrendabele top uit de data te halen, deze is gesteld op € 10.000 per parkeerplaats. De onrendabele toppen zijn:

- Bereikbare Steden € 5.000 per parkeerplaats;
- Purmerend € 10.000 per parkeerplaats;
- Hoofddorp € 10.000 per parkeerplaats.

Bovenplanse kosten

De bovenplanse kosten zijn overgenomen uit de data van Bereikbare Steden. De onrendabele top per woning is voor de projectlocaties ongeveer gelijk en bedraagt € 21.000 per woning.

3.2.2 Buitenstedelijke locaties

Kosten

Voor beide buitenstedelijke locaties is, op basis van het ruimtelijk programma met bijbehorende openbare ruimte een grondgebruik opgesteld. Met behulp van standaard profielen is het oppervlakte verharding bepaald. Voor groen is een norm aangehouden van 175 m² per woning. Het oppervlakte waterberging is 10% van het verhard oppervlak en 75% van het oppervlakte uitgeefbaar wonen. Dit grondgebruik is de basis voor de kostenraming. Het grondgebruik is weergegeven in Tabel 3.5.

Tabel 3.5: Grondgebruik ruimtelijk programma Lisserbroek en Oostflank Purmerend

	Lisserbroek	%	Oostflank	%
uitgeefbaar	662.000	47%	944.000	45%
verharding	319.000	23%	528.000	25%
groen	350.000	25%	500.000	24%
water	81.000	6%	123.000	6%
woongebied	**1.411.000**		**2.095.000**	

Met behulp van het Prijzenboek 2022 van Metafoor zijn grotendeels de grondkosten bepaald (op basis van eenheidsprijzen). Hierbij is rekening gehouden met een passend kwaliteitsniveau bij dit type wijken.

De inbrengwaarde/verwervingsprijs is bepaald met doelzoeken: de inbrengwaarde van de grond is gelijk aan de marktwaarde. De reden is dat ontwikkelaars alleen ontwikkelen als hun boekwaarde lager of gelijk is aan de marktwaarde. De inbrengwaarde (per m² plangebied) is:

- Oostflank € 30 per m² plangebied;
- Lisserbroek € 76 per m² plangebied.

De kosten in de doorrekeningen zijn gebaseerd op een inrichtingsniveau, dat je mag verwachten bij een uitbreidingswijk. Dit betekent dat een gemiddeld kwaliteitsniveau is aangehouden met beperkte duurzaamheidsmaatregelen. Om de gebieden ook klimaatadaptief te maken hebben Arcadis en &Flux een raming gemaakt van de kosten per m² plangebied. In deze raming zijn kosten meegenomen voor wateroverlast, hitte en droogte. Deze data is voor nieuwbouw binnen de bebouwde kom. Voor de kosten om het klimaatadaptief te maken is de laagste eenheidsprijs overgenomen (voor wijktype Bloemkoolwijken, € 13 per m² plangebied. In Tabel 3.6 is de kostenopbouw voor de Oostflank voor Lisserbroek opgenomen. We maken onderscheid in de kosten voor de grondexploitatie en de bovenplanse investeringen en rekenen de bedragen terug naar een kostennorm per woning. Nadere posten onder de grondexploitatie zijn bekend, maar vanwege mogelijke marktgevoelige informatie buiten dit rapport gelaten.

Tabel 3.6: Kostenopbouw Oostflank Purmerend en Lisserbroek

	Lisserbroek	Oostflank
Grondexploitatie	€ 87.000	€ 67.000
Bovenplanse investeringen	€ 12.000	€ 6.000
Totaal	**€ 99.000**	**€ 73.000**

Opbrengsten

De grondopbrengsten zijn grotendeels bepaald met behulp van de residuele grondwaarde methode. De waarde is bepaald met behulp van marktonderzoek. Bij middeldure woningen is de VON-prijs afgetopt naar gemiddeld € 325.000 per woning (8,5% lager dan de NHG-grens). De stichtingskosten zijn bepaald met behulp van Bouwkostenkompas.nl. De grondwaarde voor sociale huurwoningen is gesteld op € 20.000.

In Tabel 3.7 is het programma en zijn de grondprijzen voor de Oostflank in Purmerend opgenomen. In Tabel 3.8 die voor Lisserbroek.

Tabel 3.7: Grondwaarde Oostflank

Oostflank	aantal	%	kavelgrootte	grondprijs
Rij goedkoop	1.500	30%	112	€ 20.000
Rij midden	2.000	40%	122	€ 43.000
Rij duur	500	10%	180	€ 61.000
2^1 kap	500	10%	300	€ 97.000
Vrijstaand	250	5%	420	€ 147.000
Kavel (type 1)	250	5%	700	€ 525.000
Totaal	**5.000**			

Tabel 3.8: Grondwaarde Lisserbroek

Lisserbroek	aantal	%	kavelgrootte	grondprijs
Rij goedkoop	1.050	30%	112	€ 20.000
Rij midden	1.400	40%	122	€ 66.000
Rij duur	350	10%	180	€ 107.000
2^1 kap	350	10%	300	€ 205.000
Vrijstaand	175	5%	420	€ 176.000
Kavel (type 1)	175	5%	700	€ 525.000
Totaal	**3.500**			

Voorzieningenprogramma

Op basis van standaardnormen (afgeleid uit normen die in andere gemeenten worden gehanteerd bij het toevoegen van x-aantal woningen of x-aantal inwoners aan de gemeente) is het voorzieningenprogramma bepaald. Hierbij is rekening gehouden met voorzieningen als huisartsen en andere zorg gerelateerde voorzieningen, basisscholen en sportvoorzieningen. Er is geen rekening gehouden met het toevoegen van commerciële ruimtes, zoals kantoren en bedrijfsruimtes.

De kosten voor het voorzieningenprogramma zijn geschaard onder de kosten voor het bouw- en woonrijp maken van de gebiedsontwikkelingslocaties.

3.3 Technische uitgangspunten

3.3.1 Fasering

Om een saldo op contante waarde (zie paragraaf 3.3.3) te kunnen berekenen zijn de grondkosten en -opbrengsten gefaseerd. Bij zowel de binnenstedelijke als buitenstedelijke locaties wordt een bouwperiode tussen 2027 en 2035 verondersteld.

Bij berekening van de grondexploitatie is alleen gekeken naar de publieke (on-)rendabele top. Dat wil zeggen dat alleen kosten zijn meegenomen, die behoren bij een publieke grondexploitatie. De kosten na oplevering (bijvoorbeeld beheerskosten) vallen buiten de berekening van de grondexploitatie, maar vallen wel binnen de scope van de MKEA (waar een langere tijdshorizon voor effecten wordt gehanteerd). Er is ook geen rekening gehouden met een private (on-)rendabele top: uitgangspunt is dat een ondernemer pas gaat investeren wanneer zijn businesscase positief is en hij/zij dus een winstmarge kan hanteren.

Wij hanteren in deze MKEA dus geen verschil in ontwikkeltijd. Die verschillen zijn er in de praktijk mogelijk wel. Zo kunnen binnenstedelijke locaties een lange ontwikkeltijd hebben vanwege een gefragmenteerde eigendomssituatie of doordat sprake is van een complex transformatieproces waarbij aanvullende werkzaamheden gedaan moeten worden (zoals het saneren van grond). Ook grote buitenstedelijke locaties kunnen een lange ontwikkeltijd hebben, hier spelen vaak complexere besluitvormingstrajecten rondom het bouwen buiten bestaand stedelijk gebied, mede in relatie tot vergunningen en bezwaren van omwonenden. Daarnaast zijn vaker relatief grote infrastructurele ingrepen nodig die ook tijd vergen om te realiseren.

3.3.2 Parameters

Op dit moment is de inflatie uitzonderlijk en de (nabije) toekomst voorspellen is lastig. Omdat de fasering voor beide varianten gelijk is, heeft de hoogte van de indexatie nauwelijks effect, hierdoor is gerekend met “standaard” indexaties. Bij de doorrekening is uitgegaan van een (fictieve) actieve rol van de gemeente (gemeente koopt alle grond, maakt bouwrijp en verkoopt bouwrijpe kavels). In de praktijk zijn de rentes bij een gemeentelijke grondexploitatie bij een positieve en negatieve kasstroom gelijk. Dit is ook in deze berekeningen aangehouden. De rente is gesteld op 3 procent. Omdat alle 4 de grondexploitaties een negatief saldo hebben, moet, conform de BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) de disconteringsvoet 2 procent zijn:

- Index grondkosten 2%;
- Index grondkosten 2%;
- Rente bij negatief saldo 3%;
- Rente bij positief saldo 3%;
- Disconteringsvoet 2%.

3.3.3 Het verdisconteren van de effecten

Alle effecten, dus ook de financiële effecten, zijn in de tijd uitgezet. Daarbij hanteren we een zichtperiode van 50 jaar (2022-2072), waarbij voor de eenmalige

directe financiële effecten de fasering uit paragraaf 2.3.2 geldt. Alle effecten per jaar zijn via een disconteringsvoet teruggerekend naar wat ze vandaag de dag waard zouden zijn (prijspeil 2022). Voor de discontering van de financiële gegevens zijn de regels van het BBV aangehouden. Voor de maatschappelijke en economische effecten is aangesloten bij de Werkgroep Discontovoeten, die voorschrijft dat bij uitwerking van maatschappelijke kostenbatenanalyses (MKBA's) de discontovoet voor financiële effecten 1,6 procent is en voor maatschappelijke effecten 2,25 procent. In onderstaand kader is nog meer informatie opgenomen over de effectwaarderingen in contante waarden.

Effectwaarderingen in contante waarden

Alle bedragen in de overzichtstabellen zijn gegeven in contante waarden (tenzij anders vermeld). Bij het vergelijken van kosten en baten is een lastig aspect namelijk het verschil in de periode waarin de effecten optreden. De investeringskosten worden gemaakt op het moment dat het project wordt uitgevoerd (vaak aan het begin van het traject), terwijl de maatschappelijke effecten pas daarna optreden (sommige effecten ontstaan wel al eerder, maar groeien in totdat het volledige programma is gerealiseerd). Verschillende effecten treden dan echter wel voor alle jaren in de toekomst op (conform de MKBA-werkwijzers is voor deze maatschappelijke effecten gewerkt met een tijdshorizon van 50 jaar). Om alle effecten met elkaar te kunnen vergelijken is gebruik gemaakt van contante waarden. Hiermee worden de toekomstige kosten en baten teruggerekend naar wat ze vandaag waard zouden zijn en zijn daarmee vergelijkbaar. De 'waarde' van bedragen later in de tijd is lager: het is aantrekkelijker om in 2022 duizend euro op de bank te hebben en daar dertig jaar rente op te krijgen dan om in het jaar 2050 duizend euro te hebben (nog afgezien van inflatie). Met andere woorden: duizend euro in 2050 is minder waard dan duizend euro in 2022. Om de contante waarden te bepalen wordt gebruik gemaakt van een zogeheten disconto- of rentevoet. Hierdoor worden de huidige waarden (prijspeil 2022) van alle toekomstige kosten en baten teruggerekend naar wat ze vandaag waard zouden zijn.

4. Financiële effecten

In dit hoofdstuk werken we de financiële effecten uit voor de vier projectlocaties. Daarbij maken we onderscheid tussen eenmalige investeringen en structurele kosten.

4.1 Eenmalige investeringen

4.1.1 Binnenstedelijke locaties

Bij binnenstedelijk bouwen zijn de grondexploitaties overgenomen uit de data van Bereikbare Steden. Voor beide gebiedsontwikkelingen en voor het gemiddelde van alle Bereikbare Steden geldt dat sprake is van een negatief saldo van kosten en opbrengsten, een onrendabele top. De opbouw van dit tekort is nader toegelicht in paragraaf 3.2. Als opbrengsten zijn alle opbrengsten (incl. kostenverhaal) opgenomen. Het saldo hiervan is voor alle drie de ontwikkelingen negatief, er is sprake van een publiek tekort op de ontwikkelingen. In contante waarden per woning gaat het om de volgende bedragen (in contante waarden):

- Bereikbare Steden € 20.000 per woning;
- Purmerend € 16.000 per woning;
- Hoofddorp € 24.000 per woning.

4.1.2 Buitenstedelijke locaties

Bij buitenstedelijk bouwen is het tekort zichtbaar in de niet-toerekenbare bovenwijkse kosten (zie toelichting in paragraaf 3.2). Het saldo op contante waarde voor de ontwikkeling (grondkosten, toerekenbare bovenplanse kosten en grondopbrengsten) is € 0, het gaat hier om de grondexploitatie. Dit komt omdat dit het residu is van de grondopbrengsten minus de (toerekenbare) grondkosten. Bij de grondkosten zijn ook de niet-toerekenbare kosten opgenomen. Deze is gelijk aan het tekort (zonder rente en inflatie). Door de grondkosten en -opbrengsten te faseren neemt het tekort per woning toe. Dit tekort wordt dus veroorzaakt door de niet-toerekenbare bovenplanse kosten.

In de 2 buitenstedelijke locaties moet veel infrastructuur aangelegd worden om de wijken te kunnen ontsluiten. Deze kunnen deels toegerekend worden aan de nieuwe woningen. Voor de Oostflank is aangehouden dat 20% kan worden toegerekend. Dit omdat de bestaande woonwijk en mogelijk Edam mee kunnen profiteren van de investeringen. Daarnaast is het plan om in de Oostflank nog veel meer woningen te realiseren. Dus is het toerekenbare deel van deze 5.000 woningen laag. Voor Lisserbroek wordt aangehouden dat 40% van de bovenplanse

kosten toerekenbaar zijn: bestaand Lisserbroek, Lisse en mogelijk ook Nieuw-Vennep kunnen meeprofiteren van de investeringen. Door de ongedekte bovenplanse kosten is het tekort per woning (in contante waarden):

- Oostflank € 27.000 per woning;
- Lisserbroek € 20.000 per woning.

4.2 Structurele kosten

In deze integrale analyse van maatschappelijke en financiële kosten en baten beschouwen we een periode van 50 jaar. Daarin zijn ook de structurele (meer)kosten voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte van belang. Op basis van een gesprek met de gemeente Haarlemmermeer is een benadering bekend van het verschil in beheer- en onderhoudskosten na gebiedsontwikkeling tussen transformatiegebieden en uitleglocaties. Relevant daarbij is te kijken naar de huidige situatie:

- In het bestaande stedelijke gebied (bijvoorbeeld bedrijventerreinen of kantorenlocaties) worden in de huidige situatie reeds kosten gemaakt voor het beheren en onderhouden van de openbare ruimte. Wanneer dit transformeert zal dat mogelijk wel voor extra beheerskosten zorgen, de openbare ruimte wordt immers (zeer waarschijnlijk) hoogwaardiger ingericht (zeker als het gaat om een transformatie van werk- naar woongebied).
- Voor locaties waar nu bijvoorbeeld weide (grasland), natuur of landbouw is, zijn er in de huidige situatie voor de gemeente geen of beperkte kosten voor het beheren en onderhouden van de openbare ruimte (vaak ook omdat die er simpelweg niet of nauwelijks is). Op het moment dat een woonwijk wordt gerealiseerd veranderd de situatie ingrijpender dan bij een transformatie: de openbare ruimte waar de gemeente beheer op voert neemt in areaal toe, meer wegen, stoepen en parken.

Uit een interne rekensessie van de gemeente Haarlemmermeer blijkt dat een transformatie van stenig gebied naar een woonfunctie (of gemengde woon/werk functie) in het algemeen 90 tot 100 euro structurele extra beheerkosten per woning per jaar vraagt. In het geval een woonwijk in een uitleggebied wordt gerealiseerd, waar sprake is van een transformatie van bijvoorbeeld groen / onverhard gebied naar stenig gebied, dan zijn die meerkosten per woning 420 euro per jaar.

Wanneer we deze bedragen toepassen op onze casussen dan resulteert het volgende:

- Binnenstedelijke locaties: 475.000 euro per jaar aan structurele meerkosten (uitgaande van een bedrag van 95 euro per woning). Over een periode van 50

jaar bezien is de contante waarde van dit bedrag 14,4 miljoen euro. Per woning gaat het om een extra investering van 3.000 euro (in contante waarde).

- Buitenstedelijke locaties: 2,1 miljoen euro per jaar aan structurele meerkosten. Over een periode van 50 jaar bezien is de contante waarde van dit bedrag 63,8 miljoen euro voor de Oostflank en 44,7 miljoen euro voor Lisserbroek. Per woning gaat het om een bedrag van 13.000 euro in contante waarde.

4.3 Overzicht financiële effecten

In Tabel 4.1 is het overzicht van financiële effecten opgenomen. Daarin laten we expliciet het onderscheid tussen de grondexploitatie en de bovenplanse kosten zien. Dat is interessant omdat het een aantal van de eerder genoemde argumenten en studies die in hoofdstuk 2 zijn benoemd onderschrijft. Zo hebben de twee casussen die we buitenstedelijk hebben beschouwd geen tekort op de grondexploitatie, één van de twee casussen binnenstedelijk heeft dat wel (Hoofddorp). Toch valt op dat de eenmalige investeringen voor buitenstedelijk bouwen in de Oostflank hoger zijn dan voor alle drie de casussen binnenstedelijk en dat die van Lisserbroek min of meer vergelijkbaar zijn. Dat komt door de bovenplanse kosten die gemaakt moeten worden om de woningbouwlocaties op een goede manier in te kunnen passen. Die bovenplanse kosten kunnen niet volledig uit de grondexploitatie gedekt worden en vormen dus een publiek tekort.

Daarbij moet aangetekend worden dat ook bestaande woningen of toekomstige woningbouwlocaties nog kunnen profiteren van deze ontwikkelingen (de toerekenbaarheidspercentages in ogenschouw nemend bijvoorbeeld[24]) én dat het om twee specifieke casussen gaat. Zo is bij de Oostflank van Purmerend rekening gehouden met een nieuwe wegenstructuur, dat is lang niet altijd nodig om buitenstedelijk te bouwen. Het uitwerken van meer casussen buitenstedelijk kan helpen om de gemiddelde uitkomsten die we nu naar boven halen op dit thema beter gefundeerd te krijgen en meer gewogen te krijgen.

Wanneer we ook de structurele meerkosten voor beheer en onderhoud betrekken dan kennen beide buitenstedelijke locaties een negatiever financieel effect dan de beide binnenstedelijke locaties.

[24] Dit geldt uiteraard ook voor de bovenplanse ingrepen binnenstedelijk.

Tabel 4.1: Overzicht van financiële effecten, bedragen per woning, in contante waarde

	Binnenstedelijk		Buitenstedelijk	
	Hoofddorp	Purmerend	Lisserbroek	Oostflank
Financiële effecten				
Grondexploitatie	-€ 8.000	€ 1.000	€ 0	€ 0
Bovenplanse kosten	-€ 16.000	-€ 17.000	-€ 20.000	-€ 27.000
Meerkosten beheer en onderhoud	-€ 3.000	-€ 3.000	-€ 13.000	-€ 13.000
Totaal financiële effecten	**-€ 27.000**	**-€ 19.000**	**-€ 33.000**	**-€ 40.000**

5. Maatschappelijke en economische effecten

Dit hoofdstuk gaat in op de maatschappelijke en economische effecten als gevolg van het bouwen van woningen binnen- en buiten de bestaande stedelijke contour. We gaan in op de effecten op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, duurzaamheid, agglomeratiekracht (economie), consumentensurplus en leefbaarheid (o.a. behoud van landschap en natuur).

5.1 Wonen

In deze paragraaf gaan we in enkele recente studies die iets zeggen over de woonwensen van mensen en we staven dat aan de huidige woon- en verhuispatronen. Centrale vraag daarin is hoe onze binnen- en buitenstedelijke locaties daarin passen. Daarnaast berekenen we een kwantitatief effect op het gebied van wonen door te kijken naar het consumentensurplus op sociale huurwoningen.

5.1.1 Woonwensen zijn divers

Om aan te sluiten bij de woonwensen is het van belang dat de gerealiseerde nieuwbouw een gemengd aanbod is van zowel binnenstedelijke als buitenstedelijke nieuwbouw. Dat concluderen we althans aan de hand van het meest recente WoonOnderzoek van het ministerie van BZK[25], die studie hebben we in deze paragraaf als uitgangspunt gebruikt om de woonwensen van Nederlanders te schetsen.

Ongeveer de helft van de huishoudens woont op dit moment in een binnenstedelijk woonmilieu en de andere helft woont op een meer buitenstedelijke locatie (zie Tabel 5.1). Indien de huishoudens hun gewenste woonmilieu mogen aangeven, valt op dat dit niet sterk afwijkt van hun huidige woonmilieu. Om de nieuwbouw te laten aansluiten bij de woonwensen is het daarom van belang dat een programmatische mix wat betreft locaties en profielen wordt gerealiseerd, waarbij zowel ruimte is voor binnenstedelijke als buitenstedelijke locaties.

[25] 'Wonen langs de meetlat – resultaten van het WoonOnderzoek Nederland 2021', hier te vinden: Kernpublicatie+WoON+2021.pdf

Tabel 5.1: Huishoudens naar woonmilieu

Woonmilieu	Huidig woonmilieu	Gewenst woonmilieu
Centrum-stedelijk	8%	11%
Buiten-centrum	40%	38%
Groen-stedelijk	12%	12%
Centrum-dorps	29%	25%
Landelijk wonen	10%	13%
Totaal	**100%**	**100%**

Bron: WoON18

Om tegemoet te komen aan de kwalitatieve woningvraag, is het van belang dat op zowel binnenstedelijke als buitenstedelijke locaties een gemengd kwalitatief woningaanbod gerealiseerd wordt. Ongeveer 40 procent van de huishoudens woont bij voorkeur in een appartement, terwijl ongeveer 54 procent bij voorkeur in een grondgebonden woning wil wonen (zie tabel 5.2). De kwalitatieve woningvraag verschilt afhankelijk van het type woonmilieu waar mensen graag willen wonen. Op zeer binnenstedelijke locaties (centrum-stedelijk) wil meer dan de helft van de huishoudens in een appartement wonen, terwijl op zeer buitenstedelijk locaties (landelijk wonen) bijna 70 procent van de huishoudens in een grondgebonden woning wil wonen. Desondanks wil ook op zeer binnenstedelijke locaties meer dan een derde van de huishoudens het liefst een grondgebonden woning en op de locaties buiten het centrum wil nog bijna de helft van de huishoudens een grondgebonden woning. Op buitenstedelijke locaties wil nog ongeveer een derde van de huishoudens een appartement. Van belang is daarom om op zowel binnenstedelijke als buitenstedelijke locaties een gemengd kwalitatief woningaanbod te realiseren.

Tabel 5.2 - Voorkeuren van huishoudens naar type woning en type woonmilieu

	Appartement	Grondgebonden	Overig	Totaal
Centrum-stedelijk	58%	36%	6%	100%
Buiten-centrum	45%	49%	5%	100%
Groen-stedelijk	40%	54%	6%	100%
Centrum-dorps	33%	60%	7%	100%
Landelijk wonen	23%	69%	8%	100%
Totaal	**40%**	**54%**	**6%**	**100%**

Bron: WoON18

Daarnaast blijkt uit interviews dat er relatief veel behoefte is aan eengezinswoningen waar zich gezinnen kunnen vestigen. Veel van de

eengezinswoningen zijn er al en komen op termijn ook vrij, zodra senioren bijvoorbeeld naar een ander soort woning verhuizen. Dit kan echter nog enige tijd duren. Hierdoor moeten ook op korte termijn nog eengezinswoningen worden toegevoegd aan de woningvoorraad.

Huishoudens zijn weinig verhuisgeneigd

Ook in de verhuisbewegingen en verhuiswensen valt vooral de gemengde vraag op[26]. Over het algemeen zijn huishoudens niet sterk verhuisgeneigd en hechten huishoudens veel waarde aan hun huidige woning. Slechts 12 procent van de huishoudens wil graag verhuizen en nog eens 23 procent geeft aan misschien te willen verhuizen.

Van de huishoudens die verhuisgeneigd zijn, geeft ongeveer de helft aan dat zij op een binnenstedelijke locatie zouden willen wonen en de andere helft wil liever op een buitenstedelijke locatie wonen.

Tabel 5.3: Verhuiswens van huishoudens

Verhuiswens	Aandeel
Beslist niet	63%
Eventueel wel, misschien	23%
Zou wel willen maar kan niks vinden	4%
Beslist wel	8%
Ik heb al een andere woning gevonden	2%
Totaal	**100%**

Bron: WoON18

Tabel 5.4: Huishoudens met een verhuiswens naar gewenst woonmilieu

Verhuiswens	Centrum-stedelijk	Buiten-centrum	Groen-stedelijk	Centrum-dorps	Landelijk wonen	Totaal
Eventueel wel, misschien	10%	35%	12%	28%	14%	100%
Zou wel willen, kan niet vinden	12%	45%	11%	21%	11%	100%
Beslist wel	15%	44%	14%	18%	10%	100%

Bron: WoON18

[26] Bron: WoON2018 op basis van landelijke cijfers

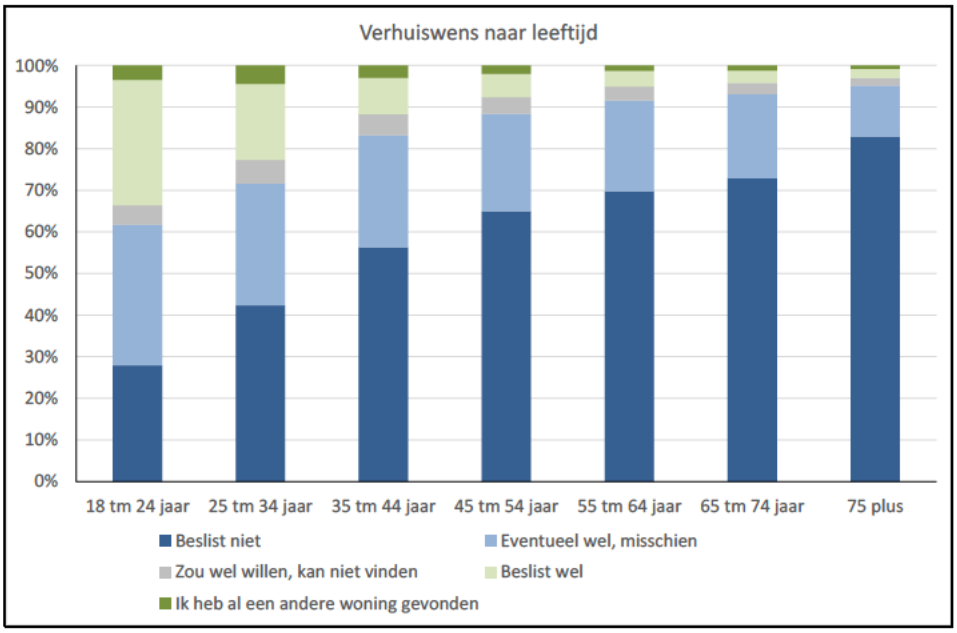
De huishoudens die willen verhuizen zijn vaker aan de jonge kant[27]. De verhuisgeneigdheid is het grootst onder de groep 18 tot 24 jarigen. Van hen wil 30 procent beslist wel verhuizen en wil 5 procent wel verhuizen maar zij kunnen geen woning vinden. Deze groep wil relatief vaak verhuizen naar een appartement (56 procent). Daarnaast zijn ook de 25 tot 34 jarigen verhuisgeneigd, van hen wil 18 procent beslist verhuizen en nog ongeveer 6 procent wil wel verhuizen maar kan geen woning vinden. Huishoudens in deze leeftijdscategorie willen het vaakst verhuizen naar een grondgebonden woning (68 procent). In de leeftijdscategorieën van 35 tot 54 jaar is de verhuisgeneigdheid minder groot (13 procent). Indien deze groep wel wil verhuizen dan kiezen zij voornamelijk voor een grondgebonden woning (71 procent).

De huishoudens in de leeftijdscategorie 55-plus hebben naarmate hun leeftijd verder toeneemt ook een toenemende behoefte aan een appartement. Dit loopt uiteen van 54 procent die de voorkeur heeft voor een appartement in de leeftijdscategorie 55 tot 64 jaar tot 72 procent in de leeftijdscategorie 75 jaar en ouder. Dit leidt veelal tot de conclusie dat er voornamelijk appartementen gebouwd dienen te worden voor ouderen. Echter, de verhuisgeneigdheid van deze groep is relatief laag. In de leeftijdscategorie 55 tot 64 jaar is nog ongeveer 7 procent verhuisgeneigd en dit neemt af naar 4 procent voor de leeftijdscategorie 75 jaar en ouder. Hoewel de ouderen dus vaak de voorkeur hebben voor een appartement, zijn zij veelal niet bereid om ook daadwerkelijk te verhuizen naar een appartement. Binnen de groep 75-plussers woont daarom nog 39 procent van de huishoudens in een grondgebonden woning en 45 procent in een appartement.

De verhuiswens naar leeftijd is opgenomen in Figuur 5.1 en het gewenste type woning per leeftijdsgroep is opgenomen in Figuur 5.2.

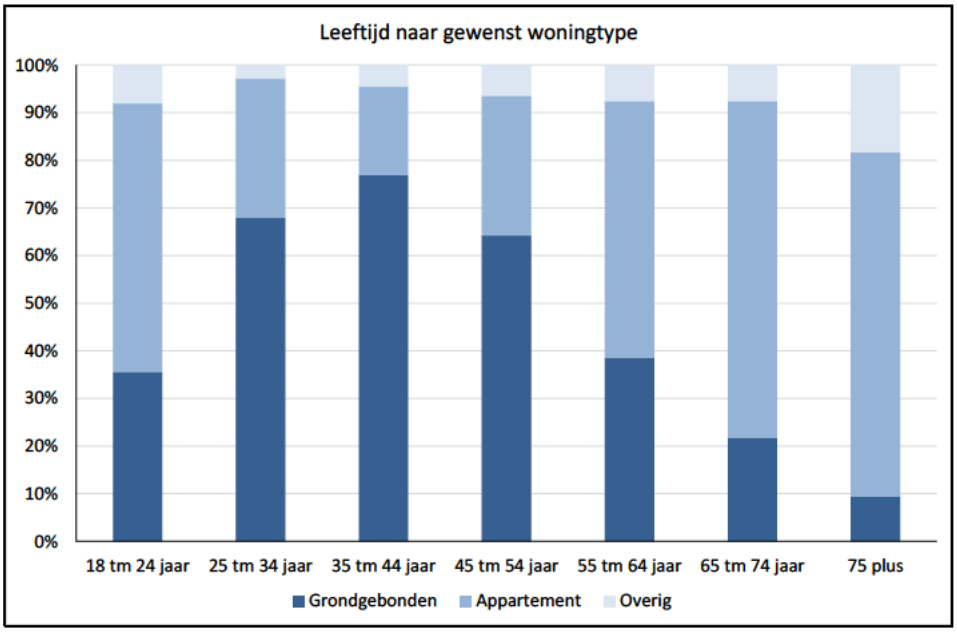
[27] Bron: WoON18 op basis van landelijke data

Figuur 5.1 Verhuiswens naar leeftijd



Bron: WoON18

Figuur 5.2 Leeftijd naar gewenst woningtype

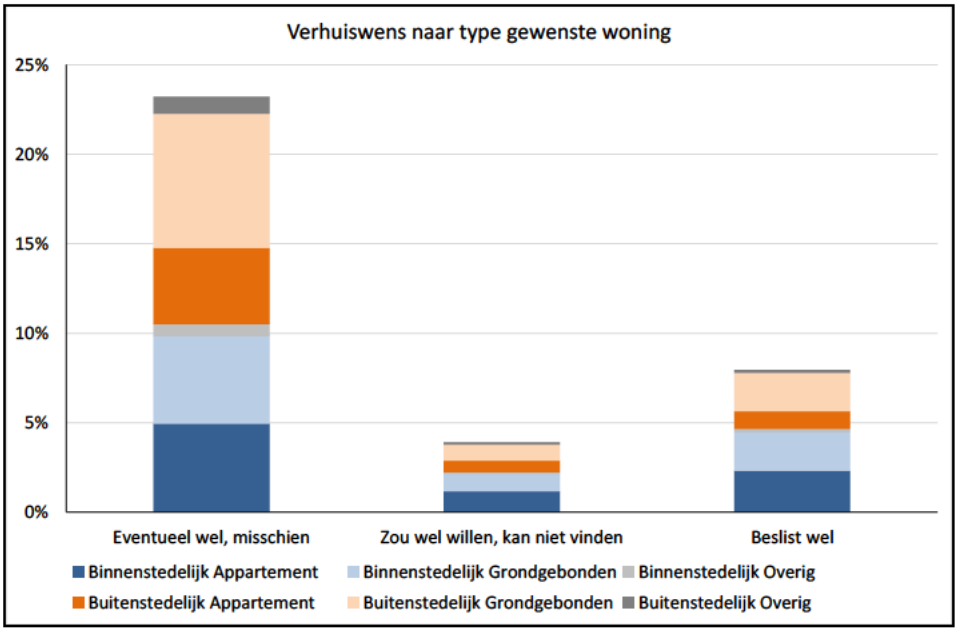


Bron: WoON18

Samenvattend kan worden gesteld dat de kwalitatieve woningvraag van de huishoudens die verhuisgeneigd zijn, zeer gemengd is. Hoewel een lichte meerderheid op een binnenstedelijke locatie wil wonen en daarbinnen een lichte

meerderheid in een appartement wil wonen, bestaat er ook een grote vraag naar binnenstedelijke grondgebonden woningen en buitenstedelijke woningen (zie ook figuur 5.3).

Figuur 5.3 Huishoudens met een verhuiswens naar het gewenste type woning waar zij naar willen verhuizen



Bron: WoON18

We hebben ons in deze paragraaf voornamelijk gebaseerd op de uitkomsten van het WoonOnderzoek 2021 van het ministerie van BZK, waarbij we ons beseffen dat we niet volledig zijn in de discussie die hieromtrent nog speelt in de interpretatie van de uitkomsten[28]. Dat vraagt een breder en vooral dieper onderzoek naar verschillende studies rondom woonwensen van mensen.

5.1.2 Consumentensurplus

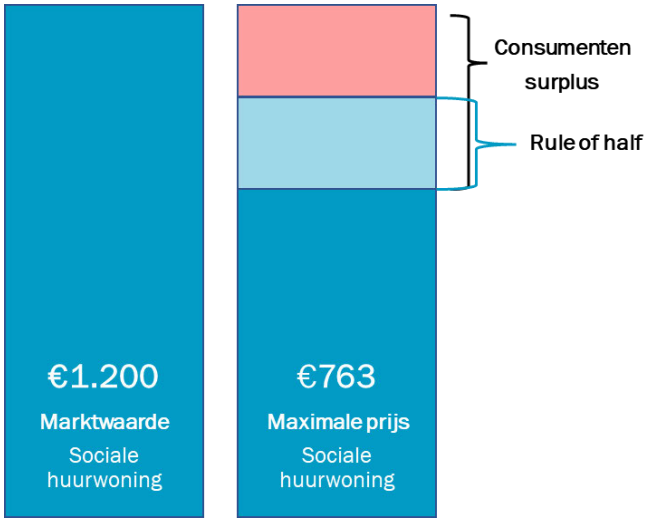
Om de verschillen tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen nog iets specifieker kwantitatief te vertalen naar een effect op 'wonen' kan gekeken worden naar het consumentensurplus. In deze analyse worden gemiddelde huurprijzen vergeleken, die in feite een goede afspiegeling zijn van woonvoorkeuren.

[28] Zoals bijvoorbeeld blijkt uit een artikel van Geurt Keers en Friso de Zeeuw: Zo willen Nederlanders werkelijk wonen: tussen beeldvorming en realiteit – Gebiedsontwikkeling.nu

Toelichting op het effect

In vrijwel alle woningbouwprojecten geldt dat een deel van de woningen (verplicht) sociaal wordt gerealiseerd. Ook in deze MKEA gaan we daarvan uit, in alle 4 de casussen is 30 procent sociaal programma het uitgangspunt. Huurders in de sociale huursector betalen minder dan de huurprijs in de vrije sector (de 'eigenlijke' marktprijs voor eenzelfde woning). Dit verschil betekent een welvaartswinst of, het consumentensurplus, voor deze huurders. Zij betalen immers minder dan de marktwaarde van een vergelijkbare woning in de vrije sector en hebben een vergelijkbaar woongenot. Het is de vraag of de sociale huurders de volledige marktwaarde zouden kunnen en willen betalen voor een woning in de sociale huur. Het verschil tussen de vrije sector prijs en sociale huurprijs wordt daarom niet volledig toegerekend aan de sociale huurder. De *rule-of-half* wordt om deze reden toegepast om het consumentensurplus te berekenen (zie toelichting hierop in onderstaand kader). Sommige huurders zullen bereid zijn een huurprijs te betalen die dicht bij de marktprijs zit. Anderen zullen al bij een kleine stijging van de huurprijs afhaken. Schematisch is dit weergegeven in Figuur 5.4.

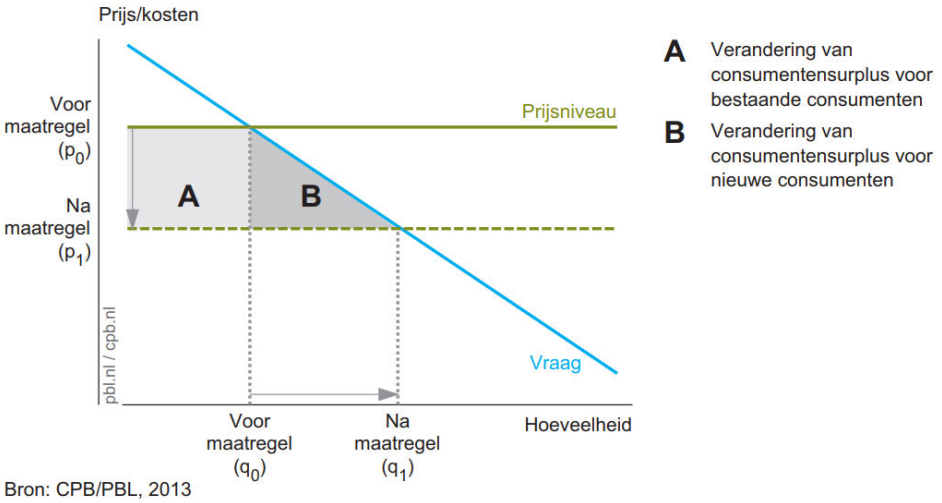
Figuur 5.4: Toelichting theorie consumentensurplus sociale huur



Toepassing van de *rule of half*

Deze beredenering volgt uit de Algemene Leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (CPB/PBL, 2013). In paragraaf 3.2.3 van de leidraad staat nader toegelicht hoe en waarom het consumentensurplus berekend dient te worden met de halveringsregel (of 'rule-of-half'). Op basis van de volgende toelichting passen wij de rule of half toe op het consumentensurplus voor sociale huur: 'een beleidsmaatregel heeft welvaartseffecten doordat deze de keuzemogelijkheden van individuen beïnvloedt. Die beïnvloeding komt tot uitdrukking door veranderingen in de geconsumeerde volumes en door veranderingen in de

daarvoor toerekenbare kosten of prijzen op markten. Het welvaartssaldo (MKBA-saldo) daarvan kan worden vastgesteld als de som van de veranderingen in de consumentensurplussen op de verschillende markten die door de maatregel worden beïnvloedt'. Het consumentensurplus kan worden berekend aan de hand van een prijs en hoeveelheid en een verandering daarvan (verandering van prijs of hoeveelheid). In onderstaande afbeelding staat toegelicht hoe dat werkt. Uit die afbeelding wordt ook duidelijk dat naarmate er meer vraag is (of, en zo hebben wij de berekening voor het consumentensurplus op sociale huur beredeneerd, als er meer aanbod is) er ook nieuwe consumenten zijn die gebruik gaan maken van het product. Voor die nieuwe consumenten geldt dat het consumentensurplus niet volledig is toe te rekenen, aangezien zij (mogelijk) niet de volledige prijs daarvoor zouden betalen. Daar komt de rule of half aan te pas om een inschatting te maken van de welvaartseffecten.



Bron: CPB/PBL, 2013

De algemene leidraad is hier te vinden: [OM_MKBA_leidraad.indd (officielebekendmakingen.nl)]

In de grondexploitatie is al te zien dat de prijzen voor een sociale huurwoning 'kunstmatig' gedrukt worden. Dit komt tot uiting in de grondopbrengsten die zijn weergegeven in bijvoorbeeld Tabel 3.7 (zie hoofdstuk 3). Voor een goedkope rijwoning met een kavelgrootte van 112 vierkante meter geldt een grondprijs van 20.000 euro, terwijl voor een middeldure rijwoning die slechts een iets groter kavel heeft (122) de grondprijs al 43.400 euro is. Dat zorgt er in feite voor dat er een 'producentenverlies' is: degene die de grond ontwikkelt zou in potentie meer voor de grond kunnen krijgen als deze niet (verplicht) in de sociale huur zou moeten worden ontwikkeld, daarmee zijn er gederfde inkomsten.

Uitgangspunten berekeningen

Om het consumentensurplus van het aandeel sociale huurwoningen in de gebiedsontwikkeling te berekenen nemen we de maximale sociale huurprijs als uitgangspunt (763 euro per maand in 2021[29]). Voor de gemiddelde vrije huursectorprijs per gemeente is gebruik gemaakt van gegevens van de NVM[30]. Daaruit hebben we gemiddelde huurprijzen per vierkante meter gevonden, we zijn voor een bedrag per woning uitgegaan van een gemiddeld oppervlakte van 93 m^2 voor binnenstedelijke meergezinswoningen en 125 m^2 voor buitenstedelijke eengezinswoningen (dit komt volgt uit de uitgangspunten voor de grondexploitatie). Het verschil tussen de gemiddelde huurprijs in de vrije sector en sociale huur (en de *rule of half*) is het consumentensurplus, dat is per woning en per jaar berekend.

Wanneer we naar de gemiddelde huurprijzen in de vrije sector kijken en die afzetten tegen de maximale sociale huurprijs dan zien we dat voor sterk stedelijke gebieden de gemiddelde huurprijs hoger is dan voor minder sterk stedelijke gebieden. Voor de berekeningen hanteren we rondom de mate van stedelijkheid de volgende uitgangspunten en daaruit volgen ook gemiddelde huurprijzen:

- Binnenstedelijk in Purmerend en Hoofddorp: zeer sterk stedelijk gebied, met een gemiddelde huurprijs per m^2 van 15,62 euro.
- Buitenstedelijk in de Oostflank en in Lisserbroek: matig stedelijk gebied, met een gemiddelde huurprijs per m^2 van 10,61 euro.

Uitkomsten berekeningen

Het jaarlijkse consumentensurplus per woning is voor de binnenstedelijke locaties ongeveer 4.200 euro. Doordat de woningen op de buitenstedelijke locaties meer vierkante meters hebben is het consumentensurplus per woning per jaar hier ook relatief hoog met ongeveer 3.400 euro, maar dus nog wel lager dan op de binnenstedelijke locaties. Op basis van de woningaantallen en het aandeel sociaal hierin is een jaarlijks consumentensurplus berekend en in de tijd uitgezet. De welvaartseffecten zijn vervolgens verdisconteerd en teruggerekend naar het huidige prijspeil. Dat contante waarde effect is vervolgens per woning uitgedrukt in Tabel 5.5. Het effect per woning voor binnenstedelijke locaties ligt ongeveer 5.500 euro hoger dan voor buitenstedelijke locaties.

[29] Bron Woonbond: Wat kost huren in 2022? | woonbond.nl
[30] Het gaat om de 'Analyse van de dynamiek in de Nederlandse huurmarkt in 2021', hier te vinden: nvm-huurcijfers-2021-v4-220310.pdf

Tabel 5.5: Consumentensurplus per woning voor de verschillende locaties, bedragen in contante waarde

Locaties	Consumentensurplus per woning
Purmerend binnenstedelijk	€ 29.500
Oostflank Purmerend	€ 24.000
Haarlemmermeer binnenstedelijk	€ 29.500
Lisserbroek	€ 24.000

5.2 Economie en werken

De effecten op het gebied van economie, bedrijvigheid en werkgelegenheid beschouwen we kwalitatief door in te gaan op de transformatie van functies in bepaalde gebieden en door te kijken naar het ruimtelijk programma dat op de binnen- en buitenstedelijke locaties wordt ontwikkeld. Naar aanleiding van dat laatste rekenen we kwantitatief het agglomeratie-effect door.

5.2.1 Binnenstedelijk bouwen leidt doorgaans tot meer werkgelegenheid dan buitenstedelijk bouwen

Volgens een studie van het PBL[31] is de woningvoorraad in bestaand bebouwd gebied in de periode 1996-2008 toegenomen met ongeveer 340.000 woningen en 870.000 banen. Dit betekent ongeveer dat het toevoegen van één woning op een binnenstedelijke locatie gepaard gaat met een toename van de werkgelegenheid met 2,5 banen. Buiten het bestaand bebouwd gebied bedroeg de toename tussen 1996-2008 ongeveer 430.000 nieuwe woningen en 700.000 nieuwe banen. Dit betekent dat op buitenstedelijke locaties één baan leidt tot een toename in de werkgelegenheid van 1,6 banen. Het toevoegen van binnenstedelijke woningen heeft in het verleden dus tot meer werkgelegenheid in de binnenstad geleid, dan het toevoegen van buitenstedelijke locaties. Wel blijkt uit deze studie dat verdichting van wonen en werken in de praktijk grotendeels op gescheiden locaties plaatsvindt.

In de laatste jaren zijn echter veel plannen voor binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen gepresenteerd waar altijd veel aandacht is voor werken, vaak wordt het credo aangehouden dat voor iedere woning ook één arbeidsplaats in het gebied komt. Voor buitenstedelijke locaties staat dit wat minder scherp op het netvlies, maar is de algemene tendens dus (zo blijkt uit het onderzoek van het PBL) dat hier meer monofunctionele woongebieden worden ontwikkeld, met hooguit enkele verzorgende bedrijfsmatige activiteiten.

[31] PBL (2012): Stedelijke verdichting. https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/PBL-2012-Stedelijke-verdichting-500233001.pdf

Functiemenging heeft veel voordelen. Zo wordt parkeergelegenheid hierdoor optimaal benut, is openbaar vervoer rendabeler en werklocaties kunnen binnenstedelijk worden toegevoegd op plekken die niet geschikt zijn als woonlocatie. In Haarlemmermeer lijken hiervoor meer mogelijkheden te liggen dan in Purmerend. In Purmerend is de bedrijvigheid namelijk vrij traditioneel en dit laat zich niet goed mengen met woningbouw. In Haarlemmermeer is de bedrijvigheid meer gericht op kantoren en de markt voor kantoren trekt hier ook wat aan. Deze vorm van bedrijvigheid laat zich beter mengen met woningbouw.

Echter, bij voorgaande dient wel een kanttekening te worden geplaatst. Het bouwen van woningen leidt namelijk niet één op één tot het toevoegen van werklocaties. Wel gaat dit vaak hand in hand doordat andere factoren zowel een positief effect hebben op de woningbouw als op het toevoegen van werklocaties. Verdichting van zowel woningen als bedrijven is vooral te danken aan de bereikbaarheid van het gebied. Uit het onderzoek van PBL[32] blijkt dat het bij woningbouw vooral gaat om de bereikbaarheid met zowel OV als via een snelweg, bij werklocaties gaat het vooral om de reistijd tot snelwegopritten. Daarnaast geldt voor werklocaties dat de kans op verdichting toeneemt als de afstand tot winkelgebieden afneemt, terwijl de kans op verdichting juist wel toeneemt als er al veel bedrijvigheid in de buurt is. Alleen de aanwezigheid van de bouwsector heeft een negatieve invloed op de verdichting van bedrijvigheid. Een grotere bevolking verkleint over het algemeen juist de kans op verdichting van bedrijvigheid, wat vooral komt doordat woonlocaties dan de plek innemen van de eerdere werklocaties.

Bij binnenstedelijk bouwen treden potentieel kosten op voor het verplaatsen van bedrijfslocaties

Het toevoegen van binnenstedelijke woningbouw gaat veelal gepaard met een toename van de werkgelegenheid. Aan de andere kant zal het in gevallen gaan om transformaties van werklocaties, waarbij bedrijfspanden geconcentreerder in het gebied moeten worden gerealiseerd of verplaatst moeten worden naar locaties meer buiten het centrum van een stad. Hoewel de kosten van het verplaatsen van werklocaties er wel zijn, worden deze niet altijd toegerekend aan het woningbouwproject. De transformatie van werkgebieden past soms in de waardeketen maar niet altijd. Belangrijk om te beseffen bij woningbouw is dat de externe kosteneffecten op dit vlak negatief zouden kunnen uitpakken, dit hangt met name samen met het grondgebruik en de mobiliteitseffecten.

[32] Zie: https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/PBL-2012-Stedelijke-verdichting-500233001.pdf

5.2.2 Agglomeratie-effecten

Achtergrond van het effect

Agglomeratiekracht-effecten treden op wanneer de 'effectieve dichtheid' in stedelijke gebieden toeneemt. Wanneer het aantal bedrijven en werknemers zich binnen een gebied verder concentreert leidt dat tot lagere zoekkosten op de arbeidsmarkt. Door de hoge dichtheden van banen en werknemers is het mogelijk om op stedelijke arbeidsmarkten betere 'matches' te realiseren. Werknemers die elkaar gemakkelijker ontmoeten, kunnen eenvoudiger kennis uitwisselen. Bedrijven die dichtbij leveranciers en klanten zijn gevestigd, doen gemakkelijker zaken. Bedrijven en werknemers in steden zijn hierdoor over het algemeen productiever en innovatiever dan in minder dichtbevolkte gebieden. De drijvende gedachte achter deze agglomeratie-effecten is dat mensen en bedrijven profijt ondervinden van de aanwezigheid van andere mensen of bedrijven in hun omgeving. Deze agglomeratie-effecten worden ook wel uitgesplitst in *matching, sharing* en *learning*.

Naast een sterker innovatievermogen, hogere lonen, hogere productiviteit en hogere efficiëntie en economische inzet, ontstaan effecten op het gebied van mobiliteit. Door het toevoegen van voorzieningen en werklocaties aan de bestaande stad neemt de nabijheid van voorzieningen ook toe voor bestaande inwoners. De effecten van deze nabijheid zitten in het agglomeratie-effect dat we hier beschrijven. Aanvullend zijn ook de mobiliteitseffecten van de nieuwe bewoners uitgewerkt, waarbij het gaat om minder autokilometers en de externe effecten daarvan (zie paragraaf 5.3).

Negatieve effecten zijn er ook. Huurprijzen en de ontwikkelingskosten van vastgoed zijn hoger en de loonkloof tussen hoog- en laagopgeleiden neemt toe. Kenmerkend voor agglomeratie-effecten is dat het externe effecten betreft; individuele beslissers houden geen rekening met de effecten van hun besluit op anderen.

In bijlage 2 is nog een andere toelichting gegeven op het agglomeratie-effect, met een verdere verwijzing naar wetenschappelijke literatuur. Recent publiceerde het KiM hier ook een nadere beschouwing op[33], waarbij zij ook ingaan op de uitwerking / toepassing van het agglomeratie-effect in MKBA's. Eén van de methodes die beschreven wordt is een berekening via elasticiteiten: de effectieve dichtheidsmethode. Wij passen die in onze MKEA ook toe en lichten in het vervolg van deze paragraaf toe hoe.

[33] KiM (2022): '*Agglomeratie-effecten in MKBA*'.

Bepalen van het effect

Agglomeratie-effecten worden beschreven in verschillende publicaties van het Centraal Planbureau (CPB)[34]. Voor voorliggende analyses is, net als in eerdere MKBA-doorrekeningen van gebiedsontwikkelingsprojecten, gebruik gemaakt van de publicaties '*Stad en land*' uit 2010 en *'De economie van de stad'* uit 2015. Uit deze studies volgt dat de productiviteit in een stad 2 tot 10 procent hoger is wanneer sprake is van een verdubbeling van de dichtheid. Met andere woorden als het aantal huishoudens in een stad met 10 procent groeit, dan neemt de productiviteit met 0,2 tot 1 procent toe.

Deze kwantitatieve analyses van het CPB hebben wij als uitgangspunt gebruikt om een agglomeratie-effect in te schatten voor de gebiedsontwikkelingen die nu voorliggen. Daartoe hebben we de totale productiviteit in de COROP gebieden Groot Amsterdam (daartoe behoort de gemeente Haarlemmermeer) en berekend, op basis van de loonsom en het aantal banen, via CBS Statline. Op basis daarvan zijn voor de vier locaties agglomeratie-effecten berekend. Daarbij maken we onderscheid tussen de binnen- en buitenstedelijke locaties. De binnenstedelijke locaties kennen immers een hoger stedelijkheidsprofiel, het is de verwachting dat daar verdichten tot hogere agglomeratie-effecten leidt, we gaan uit van 2 procent (waarmee we aan de onderkant van de bandbreedte van 2 tot 10 procent gaan zitten). Er treedt ook op de buitenstedelijke locaties die we in scope hebben een agglomeratie-effect op. Voor de Oostflank van Purmerend geldt dat in sterkere mate dan voor Lisserbroek, aangezien de Oostflank dicht tegen het bestaande stedelijke gebied wordt ontwikkeld en Lisserbroek een meer solitaire ontwikkeling is. We gaan voor de Oostflank uit van een 1,75 procent agglomeratiekracht effect en voor Lisserbroek van 1,5 procent.

De berekening wordt versimpeld uitgevoerd waarbij we kijken naar de toevoeging van het aantal inwoners (als het aantal inwoners verdubbeld dan treedt een agglomeratie-effect op van 1,5 tot 2 procent), waarbij we opmerken dat de agglomeratie-effecten vooral optreden omdat er zowel op woningen als arbeidsplaatsen wordt ingezet. Voor het gemiddeld aantal inwoners per huishouden kijken we naar de huidige gemiddelde huishoudgroottes in Purmerend (2,2) en Haarlemmermeer (2,4), we maken hierin geen onderscheid tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen.

[34] Onder meer: 'Stad en Land' (2010), 'Agglomeratie, transportinfrastructuur en welvaart' (2014), 'De economie van de stad' (2015), 'Opties om de stedelijke productiviteit te bevorderen' (2018) en 'De economie van de stad' (2015).

Uitkomsten berekeningen

De agglomeratie-effecten zijn onder de gehanteerde aannames voor de binnenstedelijke locaties groter dan voor de buitenstedelijke locaties. We hebben de totale agglomeratie-effecten per locatie berekend en over een periode van 50 jaar in de tijd uitgezet. Deze bedragen zijn vervolgens verdisconteerd en teruggerekend naar het huidige prijspeil (met een discontovoet van 2,25 procent). Om een zuivere vergelijking tussen de locaties te maken is gerekend met een bedrag per woning. De resultaten zijn opgenomen in Tabel 5.6.

Tabel 5.6: Agglomeratie-effecten in contante waarde per woning

Locatie	Agglomeratie-effect per woning
Purmerend - binnenstedelijk	€ 77.000
Purmerend - buitenstedelijk	€ 68.000
Haarlemmermeer - binnenstedelijk	€ 82.000
Haarlemmermeer - buitenstedelijk	€ 62.000

5.3 Mobiliteit

Het toevoegen van woningen zorgt voor extra reisbewegingen in het gebied waar de woningen worden gerealiseerd. Afhankelijk van de afstanden tot voorzieningen en de bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten maken de nieuwe inwoners en werknemers van het gebied keuzes voor een modaliteit: gaan zij met de fiets, auto, het openbaar vervoer of wandelen? Op basis van gesprekken met betrokken beleidsmedewerkers van de gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben we een beeld bij de ontsluiting die nodig is om een minimaal bereikbaarheidsniveau te realiseren voor de verschillende locaties. Hier moeten ook nog keuzes in worden gemaakt. In deze paragraaf gaan we eerst kwalitatief in op het reisgedrag en de investeringen die nodig zijn om de gebiedsontwikkelingslocaties te ontsluiten en rekenen daarna kwantitatief de zogeheten 'externe effecten' door (effecten op het gebied van o.a. milieu, congestie en veiligheid) die optreden als gevolg van een bepaald reisgedrag.

Reisgedrag en keuzes voor het type ontsluiting van de nieuwe woonwijken

Ongeveer driekwart van de inwoners van de COROP-regio Groot Amsterdam werkt binnen de provincie Noord-Holland en ongeveer 55% van het totaal aantal werkende inwoners werkt binnen de regio Groot Amsterdam. De gemiddelde afstand die zij afleggen van hun woning binnen Groot Amsterdam naar hun werk binnen Groot Amsterdam is 7,7 kilometer. Gemiddeld in Noord-Holland is de afstand ongeveer 12,6 kilometer. De gemiddelde afstand die inwoners van Groot Amsterdam als geheel afleggen naar hun werk is ongeveer 23,8 kilometer.

Waar vroeger veel woningbouw toegevoegd kon worden zonder dat hier grote investeringen in mobiliteit voor nodig waren, kan dit nu niet meer. Bij woningbouwplannen moeten direct plannen gemaakt worden voor de mobiliteit. Investeringen in mobiliteit zijn bij binnenstedelijke woningbouw over het algemeen minder groot en zitten vooral in uitbreiding van OV en fiets, daarbij kan worden aangesloten op het bestaande bereikbaarheidsprofiel in de wijk. Hooguit moeten deze wat betreft capaciteit uitgebreid worden.

Voor onze twee gemeenten geldt dat de mobiliteitsopgave met name in Purmerend en omgeving groot is. De capaciteit in het wegennet zit hier aan haar maximum en de bereikbaarheid per OV laat te wensen over, door een relatief lage frequentie van het bus- en treinvervoer naar bijvoorbeeld Amsterdam. De grote aantallen woningen die hier de komende jaren gebouwd moeten gaan worden, vragen om die reden om grote ingrepen op het mobiliteitssysteem, zoals een stationsontwikkeling en HOV-tunnels. Daarbij geldt zowel voor Purmerend als Haarlemmermeer dat het autogebruik opvallend hoog is. De beleidsmedewerkers die we hierover hebben gesproken geven aan dat mobiliteitsverandering nodig is, maar dat dit een lastige opgave is omdat het vaak in gedrag zit en hoe dit gedrag wordt gestimuleerd door de omgeving. Binnenstedelijk is bijvoorbeeld het voorzieningsniveau veelal hoger, binnenstedelijke nieuwbouw kan daarom makkelijker gebruik maken van de grotere aantallen voorzieningen die aanwezig zijn, de extra vervoersbewegingen zijn dan relatief beperkt en vaker duurzaam (per fiets of OV). Buitenstedelijke nieuwbouw maakt daarentegen vooral gebruik van de bestaande binnenstedelijke voorzieningen, waardoor langere vervoersbewegingen gegenereerd worden en vaker op een minder duurzame manier.

Bij buitenstedelijk bouwen moet in de wijk een geheel nieuw profiel worden gerealiseerd en moet de ontsluiting voor – bij voorkeur – alle modaliteiten gerealiseerd worden. Voor wat betreft de intensiteit daarvan en de mate waarin wordt ingezet op een bepaalde modaliteit liggen nog keuzes voor, met dientengevolge verschillende typen investeringen en verschillende investeringsbedragen. Zo wordt in de Oostflank nagedacht over een woonwijk met een lage parkeernorm, maar zit de complexiteit erin dat er op dit moment nog geen (hoogwaardig) OV-verbinding aanwezig is. Die realiseren vraagt ook investeringen in de rest van Purmerend in bijvoorbeeld een vrijliggende busbaan en het vraagt voor de toekomst om een exploitatie van het OV (wat in het algemeen niet kostendekkend kan, waardoor de overheid moet investeren), ook zal een goede fietsverbinding moeten worden gerealiseerd. Aan de andere kant kan het principe van een lage parkeernorm losgelaten worden, maar dan zal meer moeten worden geïnvesteerd in de ontsluiting per auto en niet alleen in de directe ontsluiting van

het gebied, maar ook in de capaciteit op verder weg gelegen locaties. De kosten hiervoor zijn meegenomen in de bovenplanse kosten in de grondexploitatie (zie hoofdstuk 4).

Daarbij is het de vraag welk deel van de kosten je kan toerekenen aan een enkel woningbouwproject. De ontsluiting van het gebied is vaak wel in de woningbouwplannen meegenomen, maar de capaciteitsverhoging op het provinciale wegennet is al lastiger toe te delen aan een woningbouwproject. Als vervolgens de snelwegen vollopen en de capaciteit daar verhoogd moet worden, is dat helemaal lastig toe te delen aan een woningbouwproject. Dit is bijvoorbeeld in de Oostflank van Purmerend wel aan de orde en schetst de complexiteit van dit vraagstuk.

5.3.1 Externe effecten mobiliteitsgedrag van de nieuwe bewoners

We schetsten al even kort dat het mobiliteitsgedrag van inwoners die binnen of buiten de stad (of aan de rand van een stad) wonen verschillend is. We illustreren dit aan de hand van gegevens over de gemiddelde afstand die per persoon per jaar wordt afgelegd voor verschillende modaliteiten, zie Tabel 5.7.

Tabel 5.7: Modal split en totaal gemiddelde afgelegde afstand per persoon per jaar voor de verschillende stedelijkheidsprofielen

	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Personenauto (bestuurder)	38%	46%	49%	49%	53%
Personenauto (passagier)	22%	24%	25%	22%	22%
Trein	12%	6%	5%	4%	0%
Bus/tram/metro	4%	2%	1%	2%	2%
Fiets	11%	10%	11%	10%	10%
Lopen	8%	6%	6%	6%	5%
Overige vervoerwijze	4%	5%	5%	8%	7%
Totaal afgelegde afstand	**6.768**	**7.681**	**7.918**	**8.266**	**8.977**

Bron gegevens: CBS Statline, bewerkingen Decisio

Zichtbaar is dat hoe minder sterk stedelijk de omgeving is hoe langer de afstanden zijn die mensen gemiddeld per jaar afleggen en hoe vaker dat met de auto gebeurt. Vaak gaat dat ‘ten koste’ van het OV-gebruik, dat in lager stedelijke gebieden nauwelijks nog aan bod is. De gegevens over de gemiddelde afstand per modaliteit per persoon gebruiken we in de MKEA om externe effecten te berekenen, dat doen we door op basis van kostenkengetallen hier een waardering in euro’s aan te hangen. In bijlage 3 zijn die kostenkengetallen opgenomen.

We gaan voor de binnenstedelijke locaties uit van het zeer sterk stedelijke mobiliteitsprofiel, dit sluit aan bij de uitwerking van het consumentensurplus (zie paragraaf 5.1.2) en bij een aantal buurten en wijken in of dichtbij de stadsharten van Hoofddorp en Purmerend (volgens het CBS). Voor de buitenstedelijke locaties gaan we uit van het matig stedelijke mobiliteitsprofiel, ook dit is gehanteerd bij uitwerking van het consumentensurplus en sluit aan bij een aantal wijken in de omgeving van de nieuwbouwlocaties. Op basis van het aantal woningen en het aantal nieuwe inwoners is een inschatting gemaakt van het totale aantal jaarlijks afgelegde kilometers per gebiedsontwikkeling (hierbij is alleen gekeken naar de nieuwe inwoners, niet naar de nieuwe werknemers in de gebieden). Dit is in Tabel 5.8 weergegeven wanneer 5.000 nieuwe woningen worden gerealiseerd (dit geldt dus voor Purmerend, Hoofddorp en de Oostflank). Opvallend is met name de sterke toename van het aantal kilometers per auto (toename van 49 procent) en de meer dan halvering van het aantal afgelegde kilometers per OV. Uiteraard betreft het hier kengetallen waar door de gebiedsontwikkeling nog invloed op uit is te oefenen: wanneer de buitenstedelijke locaties een zeer goede HOV-bereikbaarheid krijgen dan zal het aantal kilometers per OV toenemen en per auto afnemen. Ook op basis van de parkeernorm is nog te sturen. In de Oostflank van Purmerend wordt hier ook nadrukkelijk naar gekeken. Let wel, het sturen op deze 'effecten' brengt – mogelijk – ook extra kosten met zich mee, bijvoorbeeld voor de aanleg en exploitatie van een HOV-verbinding.

Tabel 5.8: Totaal afgelegde kilometers per jaar, per modaliteit voor de binnenstedelijke en buitenstedeljike locaties, op basis van de toevoeging van 5.000 woningen

	Binnenstedelijk	Buitenstedelijk	Verschil buiten- met binnenstedelijk	in %
Autobestuurder	28.914.000	43.097.000	14.183.000	49%
Trein	9.325.000	4.300.000	-5.025.000	-54%
BTM	2.714.000	1.039.000	-1.675.000	-62%
Fiets/Snorfiets	8.644.000	9.649.000	1.005.000	12%
Lopen en overig	9.247.000	9.817.000	570.000	6%
Totaal	58.844.000	67.902.000	9.058.000	15%

Op basis van deze afgelegde kilometers per modaliteit zijn de externe effecten op het gebied van milieu (CO2, luchtkwaliteit, geluid), verkeersveiligheid, gezondheid (specifiek voor fiets) beheer en onderhoud van infrastructuur, congestie, accijnzen en subsidies voor de auto doorberekend.

Daarin is op te merken dat het toevoegen van ruimtelijk programma per definitie zorgt voor meer externe effecten in de omgeving van de gebiedsontwikkeling. Er

komen immers meer mensen wonen in een gebied die gaan reizen en dus per definitie zorgen voor bijvoorbeeld meer drukte (congestie en verkeersonveilige situaties), CO2-uitstoot (omdat ze nu eenmaal de auto gebruiken) en geluidsoverlast. Het is om die reden met name interessant te kijken naar de verschillen tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. In Tabel 5.9 zijn de gemonetariseerde effecten in contante waarde opgenomen per woning die wordt toegevoegd aan de binnen- of buitenstedelijke locaties. Uit de berekeningen volgt dat per woning de externe effecten op binnenstedelijke locaties circa 24.000 euro kosten (het gaat hier om maatschappelijke effecten) en op buitenstedelijke locaties ongeveer 40.000 euro. Het verschil van 16.000 euro per woning is in het voordeel van de binnenstedelijke woningbouwlocaties, waar dus minder externe mobiliteitseffecten optreden. Daarin is op te merken dat voor binnenstedelijke locaties de CO2-uitstoot ongeveer 5.000 ton per jaar is en voor buitenstedelijke locaties 7.500 ton.

Tabel 5.9: Externe effecten van het mobiliteitsgedrag van de nieuwe inwoners van de binnen- en buitenstedelijke locaties, effecten in contante waarde per toegevoegde woning

	Binnenstedelijk per woning	Buitenstedelijk per woning	Verschil buiten- versus binnenstedelijk ontwikkelen per woning
Auto			
CO2	-€ 1.800	-€ 2.700	-€ 900
Luchtkwaliteit	-€ 1.100	-€ 1.600	-€ 500
Geluid	-€ 700	-€ 1.000	-€ 300
Verkeersveiligheid	-€ 7.900	-€ 11.800	-€ 3.900
Infra	-€ 9.500	-€ 14.100	-€ 4.600
Congestie	-€ 7.800	-€ 11.600	-€ 3.800
Accijnzen	€ 2.200	€ 3.400	€ 1.200
Subsidies auto	€ 600	€ 900	€ 300
Fiets			
Gezondheid	€ 2.900	€ 3.200	€ 300
Verkeersveiligheid	-€ 600	-€ 4.700	-€ 4.100
Trein			
Geluid	-€ 100	€ 0	€ 100
Verkeersveiligheid	-€ 100	€ 0	€ 100
BTM			
Geluid	-€ 100	€ 0	€ 100
Verkeersveiligheid	-€ 400	-€ 200	€ 200
Totaal	-€ 24.400	-€ 40.200	-€ 15.800

NB. We hebben in deze analyse geen rekening gehouden met eventuele aanloopverliezen voor OV-mobiliteitsmaatregelen die getroffen worden.

5.4 Duurzaamheid

Het realiseren van woningen op een binnen- of buitenstedelijke locatie kan mogelijk ook voor verschillende effecten op het gebied van duurzaamheid zorgen. Het gaat hier wat ons betreft bijvoorbeeld om mogelijkheden om duurzame energieoplossingen voor de woningen in te brengen en het klimaatadaptief ontwikkelen van de woningen. We hebben deze effecten opgehaald in verschillende gesprekken en uit verschillende studies. De effecten zijn kwalitatief besproken.

5.4.1 Verschillende warmteoplossingen mogelijk

Voor de binnenstedelijke en buitenstedelijke locaties zijn verschillende warmtealternatieven mogelijk. In deze studie wordt gekeken naar twee belangrijke warmtealternatieven namelijk een warmtenet en een warmtepomp. De keuze voor het warmtealternatief hangt sterk af van de mogelijkheden en de kosten.

Het warmtenet

Concluderend kan worden gesteld dat het aanleggen van een warmtenet op een binnenstedelijke locatie veelal goedkoper is dan op een buitenstedelijke locatie. Dit komt door een aantal factoren.

Ten eerste is op binnenstedelijke locaties de kans op de nabijheid van een bestaand warmtenet en daarmee een bestaande warmtebron veelal groter. Op buitenstedelijke locaties is deze kans veelal kleiner. Indien op binnenstedelijke locaties al een warmtenet aanwezig is of aangelegd zal worden, dan zijn de kosten voor het verlengen van het bestaande warmtenet naar de nieuwbouwlocatie relatief beperkt. Met name omdat de binnenstedelijke locatie veelal dicht in de buurt is van de bestaande woningbouw en er een relatief beperkt aantal meter warmtenet aangelegd dient te worden om het bestaande warmtenet uit te breiden naar de nieuwbouw. Het verlengen van een warmtenet is daarmee veelal goedkoper op een binnenstedelijke locatie dan op een buitenstedelijke locatie.

Ten tweede is het ruimtegebruik (aangeduid in vierkante meters) van de nieuwbouwwijk op binnenstedelijke locaties in het algemeen kleiner dan op buitenstedelijke locaties. De dichtheid van woningen op binnenstedelijke nieuwbouwprojecten is relatief groot in vergelijking met buitenstedelijke nieuwbouw. Dit betekent dat op een binnenstedelijke locatie minder strekkende meters aan warmtenet aangelegd dienen. Dit maakt de kosten voor het aanleggen van een warmtenet op een binnenstedelijke locatie in het algemeen minder groot dan op een buitenstedelijke locatie.

Bij deze kosten dient wel een belangrijke kanttekening worden gezet. De ondergrond is op binnenstedelijke locaties veelal relatief vol, waardoor het aanleggen van één meter warmteleidingen op een binnenstedelijke locatie wel duurder is dan het aanleggen van één meter warmteleidingen op een buitenstedelijke locatie. Echter, het totale aantal meters warmtenet dat aangelegd dient te worden is op binnenstedelijke locaties veelal aanzienlijk kleiner dan op buitenstedelijke locaties. Hierdoor zijn de kosten naar verwachting binnenstedelijk minder groot dan buitenstedelijk.

Het aanleggen van een warmtenet is voor nieuwbouwwoningen daarentegen een relatief dure keuze. Er zal bij nieuwbouw enkel worden gekozen voor een warmtenet indien kan worden aangesloten op een bestaand warmtenet. Doordat nieuwbouwwoningen zeer goed geïsoleerd zijn, kunnen deze woningen ook worden verwarmd middels een warmtepomp. De kosten hiervoor zijn aanzienlijk lager.

Warmtepomp

Het toevoegen van een warmtepomp aan de woningen is voor nieuwbouw wellicht een aantrekkelijkere optie. Ook hier spelen kosten een rol. De belangrijkste kostenpost is in dit geval het aanbod van ‘groene’ elektriciteit. Een warmtepomp heeft een relatief grote elektriciteitsvraag. Op buitenstedelijke locaties kan met relatief beperkte kosten aan deze vraag worden voldaan. Dit komt aan de ene kant doordat op buitenstedelijke locaties veelal meer ruimte beschikbaar is. Dit betekent dat er relatief veel zonnepanelen aangelegd kunnen worden en dat de verhouding tussen zonnepanelen en woningen relatief groot is (hangt ook samen met het feit dat hier eengezinswoningen worden gerealiseerd in plaats van appartementen-complexen). Hiermee wordt met beperkte kosten voorzien in de vraag naar elektriciteit. Op binnenstedelijke locaties is veel minder ruimte voor zonnepanelen en de verhouding tussen het aantal zonnepanelen en woningen is zeer beperkt. Hierdoor kan op binnenstedelijke locaties veelal niet lokaal worden voorzien in de elektriciteitsvraag, waardoor dit op andere manieren ingevuld moeten worden. Hier komen veelal hogere kosten bij kijken.

Daarnaast is het bestaande elektriciteitsnet op veel locaties vaak niet toereikend om in de toekomstige vraag te voorzien. Een lokale oplossing, zoals een zonnepaneel met een batterij, kan hierin een verlichtende rol spelen voor het elektriciteitsnet. Echter, op veel locaties zal het elektriciteitsnet verzwaard moeten worden. De kosten hiervoor zijn op buitenstedelijke locaties veelal minder hoog dan op binnenstedelijke locaties.

Aan de andere kant zijn de kosten van de warmtepomp zelf op buitenstedelijke locaties vaak iets hoger dan op binnenstedelijke locaties. Dit komt voornamelijk

doordat de woningen op buitenstedelijke locaties gemiddeld groter zijn en meer elektriciteit wordt verbruikt (ook voor de verwarming van de eengezinswoning), waardoor meer vermogen nodig is van de warmtepomp. Het verschil van deze kosten is daarentegen beperkt.

Kosten verzwaring elektriciteitsnet

Zoals bij de warmtepomp al werd benoemd, kan een verzwaring van het elektriciteitsnet noodzakelijk zijn. Of een verzwaring nodig is, is met name afhankelijk van de elektriciteitsvraag in de komende jaren. De kosten hangen dus sterk af van de benodigde verzwaring en de mogelijke baten die als gevolg hiervan optreden. Hierbij spelen verschillende factoren een rol.

Ten eerste kan een deel van de energievraag op buitenstedelijke locaties worden opgevangen middels zonnepanelen. Hierdoor is de benodigde verzwaring van het elektriciteitsnet minder groot of wellicht niet noodzakelijk, wat aanzienlijk scheelt in de kosten.

Ten tweede speelt de aanwezigheid van elektrische auto's een rol. De energievraag van elektrische auto's is groot en zal de komende jaren verder toenemen. Op binnenstedelijke locaties is de toename van de elektriciteitsvraag als gevolg van elektrische auto's minder groot dan op buitenstedelijke locaties. Dit komt doordat de parkeernorm en daarmee het aantal auto's op binnenstedelijke locaties veelal kleiner is dan op buitenstedelijke locaties. De kans op verzwaring van het elektriciteitsnet als gevolg van het elektrische autobezit is daarmee op binnenstedelijke locaties kleiner, wat scheelt in de kosten.

Ten derde speelt de functiemix van woon- en werklocaties een rol bij de energievraag. Op binnenstedelijke locaties vindt vaker een mix plaats van wonen en werken. Hierdoor is de elektriciteitsvraag gedurende de dag vrij constant en wordt het elektriciteitsnet optimaal benut. De baten van het verzwaren van het energienet zijn hierdoor hoger. Op buitenstedelijke locaties wordt het elektriciteitsnet vrijwel uitsluitend gebruikt voor woningbouw, waardoor de baten lager liggen.

Energieverbruik

Het energieverbruik van appartementen (gestapelde bouw) ligt over het algemeen lager dan van eengezinswoningen (grondgebonden bouw). Dat hangt samen met de dichtheid van de woningbouw en de isolatie die aan de boven- en onderkant nodig is. Deze verschillen kunnen gemitigeerd worden door ook bij grondgebonden woningen te zorgen voor goede isolatie, maar hiervoor moeten dus wel meer kosten worden gemaakt. De verschillen kennen we niet precies en zijn dus ook lastig door te rekenen.

Klimaatadaptieve inrichting

De kosten om de openbare ruimte in sterk verstedelijkte gebieden klimaatadaptief in te richten zijn relatief groot. Dit is tot uitdrukking gekomen in de grondexploitatiekosten waar gebruik is gemaakt van een studie van Arcadis en &Flux, die stelt dat de kosten voor een klimaatadaptieve inrichting € 31,50 per m² plangebied zijn. Daarbij is rekening gehouden met verschillende typen ontwikkelingen, waarbij we voor buitenstedelijke locaties uitgaan van lagere kosten omdat daar sprake is van een ander soort transformatie.

5.5 Leefbaarheid

Leefbaarheid is wellicht een beetje een containerbegrip, maar zien wij als het woongenot dat mensen ervaren als zij op een bepaalde plek wonen. Dat woongenot is van diverse zaken afhankelijk, zoals aanwezigheid van commerciële en maatschappelijke voorzieningen, mogelijkheden om te kunnen recreëren en sporten, het uitzicht dat mensen vanuit hun woning hebben en de overlast die ze mogelijk ervaren van bedrijvigheid of infrastructuur in de omgeving.

In het algemeen zullen zich binnenstedelijk vaker knelpunten voordoen op het gebied van leefbaarheid. Het is hier drukker en dichter bebouwd, wat zal leiden tot meer overlast van anderen en van andere functies en minder ruimte om te recreëren of sporten (of men moet er langer voor reizen). Buitenstedelijk woont het rustiger, ruimer en zijn er meer mogelijkheden om in een open gebied te recreëren.

Transformatie van gebieden bepalend op leefbaarheidseffect

In dit vraagstuk is echter met name de transformatie van de gebieden van belang. Binnenstedelijk transformeert de bestaande gebouwde omgeving naar woningbouw. De huidige functies zijn mogelijk werk gerelateerd, waarbij momenteel in veel gemeenten de transformatie van kleinschalige werklocaties op de rol staat. Dit type bedrijven kan mogelijk overlast veroorzaken. Het uitplaatsen daarvan naar bedrijventerreinen in de omgeving of het verkleuren van werkfuncties die zich beter laten mengen met wonen binnen het gebied kan daarmee juist een impuls geven aan de leefbaarheid voor de bestaande woningen in de omgeving. Aandachtspunt is wel dat er ruimte moet zijn voor het uitplaatsen van deze bedrijven, als die er niet is zal op bedrijventerreinen elders meer ruimte gezocht moeten worden, wat mogelijk ten kosten kan gaan van groen. Bij binnenstedelijke transformatie is over het algemeen veel aandacht voor de leefbaarheid, veel gemeenten zien de ontwikkelingen ook als een kans om een impuls te geven aan de bestaande openbare ruimte.

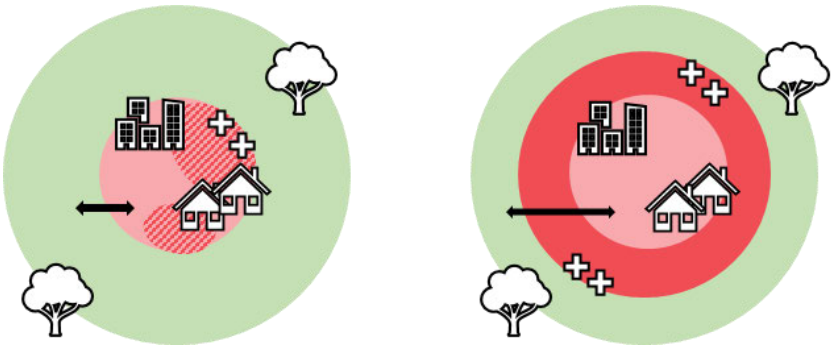
Buitenstedelijke woningbouw gaat vaak ten koste van landbouw of groengebieden (natuur). In het geval van de Oostflank worden een golfbaan en enkele akkerbouwgebieden 'getransformeerd' naar woningbouw, in Lisserbroek gaat het geheel om landbouwgebieden. Deze ontwikkelingen zorgen er voor dat het aantal hectares 'open gebied' of 'groengebied' afneemt. Dat heeft invloed op de beleving van dit gebied en mogelijk ook op de mogelijkheden om hier te recreëren. In principe zorgt dit dus eerder voor negatieve effecten op het gebied van leefbaarheid voor de bestaande bewoners in de omgeving.

In de volgende paragraaf is het ruimtegebruik van de nieuwbouwontwikkelingen en de transformaties ook expliciet gemaakt.

5.6 Landschap en groen

Bouwen binnen of buiten de stad heeft op verschillende manieren impact op landschap en groen en het behoud daarvan. Buitenstedelijk bouwen doet dat in directe zin: daar wordt ontwikkeld in gebieden die kunnen worden gekenmerkt als een 'open landschap', waar sprake is van bijvoorbeeld agrarische activiteiten of waar mogelijkheden zijn voor recreatie (zoals de golfbaan in de Oostflank) of ruimte voor natuur. Door de gebiedsontwikkeling verdwijnt een deel van deze functies. Binnenstedelijk bouwen kan op een indirecte manier impact hebben op landschap en groen, bijvoorbeeld wanneer een transformatie van een bedrijventerrein op een binnenstedelijke plek leidt tot bedrijfsverplaatsingen, kan dat op buitenstedelijke locaties zorgen voor uitbreiding van bedrijventerreinen en daar ten kosten gaan van landschap en groen. Maar over het algemeen kan gesteld worden dat binnenstedelijk bouwen positievere effecten sorteert als het gaat om het behoud van landschap en de toegankelijkheid daarvan. Buitenstedelijk bouwen in het groen zorgt er immers ook voor dat de afstand tot groen en landschap voor de omgeving groter wordt. Figuur 5.5 geeft dit effect weer.

Figuur 5.5: Behoud van landschap en toegankelijkheid landschap als gevolg van binnenstedelijk, verdichtend (links) of buitenstedelijk (rechts) bouwen



Om iets te zeggen over de omvang van het effect kijken we naar het ruimtegebruik van de verschillende locaties. Dat is samengevat opgenomen in Tabel 5.10. Uit deze vergelijking komt een duidelijk verschil naar voren in de mate van compactheid van de gebiedsontwikkelingslocaties. De binnenstedelijke locaties zijn veel compacter doordat in hogere dichtheden wordt gebouwd en veel meer meergezinswoningen worden gerealiseerd dan op de buitenstedelijke locaties waar enkel eengezinswoningen worden gerealiseerd. Buitenstedelijk is wel in grotere mate rekening gehouden met groen en water, maar als gekeken wordt naar de hoeveelheid uitgeefbare grond en verharding dan heeft dit ook een significant groter ruimtebeslag.

Tabel 5.10: Ruimtegebruik per projectlocatie in vierkante meters

	Binnenstedelijk		Buitenstedelijk	
	Purmerend	Hoofddorp	Lisserbroek	Oostflank
uitgeefbaar	127.395	92.335	661.803	944.334
verharding	31.849	47.500	318.838	527.767
groen	74.832	36.181	350.000	500.000
water	15.924	13.984	80.777	122.605
netto plangebied	**250.000**	**190.000**	**1.411.418**	**2.094.706**
Aantal woningen	5.000	5.000	3.500	5.000
Gemiddeld ruimtegebruik per woning	50	38	403	419

Het effect op landschap en groen is binnenstedelijk nihil, gegeven het feit dat hier enkel uitgeefbaar terrein wordt getransformeerd. Buitenstedelijk is het effect aanzienlijk, aangezien hier voor 1 (Lisserbroek) tot 1,5 miljoen (Oostflank) vierkante meter aan uitgeefbaar terrein en verharding wordt gerealiseerd op locaties die nu groen en open zijn. In de overzichtstabel van MKEA zijn de effecten met een + voor

de binnenstedelijke locaties (als gevolg van het behoud van landschap en groen) en een – weergegeven (doordat landschap en groen bebouwd worden).

5.7 Overzicht effecten en enkele conclusies

In Tabel 5.11 is het overzicht van de maatschappelijke en economische effecten opgenomen. Daarin zijn ook duidelijk de verschillen tussen de binnenstedelijke en buitenstedelijke locaties weergegeven. We concluderen hieruit dat de binnenstedelijke locaties een aantal duidelijk positieve maatschappelijke effecten met zich meebrengen. De welvaartseffecten op het gebied van economie en wonen zijn hoger dan binnenstedelijk en het mobiliteitsgedrag is duurzamer, daarbij wordt ruimte voor landschap en groen behouden. Wanneer je dit doorvertaald naar euro's dan constateren we het maatschappelijke effect per woning (in contante waarden) voor binnenstedelijk bouwen ongeveer 2 keer zo hoog is als buitenstedelijk bouwen. Daarbij gelden er voor binnenstedelijk bouwen ook zeker kanttekeningen. De leefbaarheid kan onder druk komen doordat het binnen de bestaande stad nog drukker wordt, met allerlei externe effecten tot gevolg, die mogelijk het woongenot kunnen drukken. Wanneer daarbij sprake is van transformatie en uitplaatsing van bedrijvigheid moet in ogenschouw worden gehouden dat daar elders wel ruimte voor moet zijn of moet worden gemaakt.

Tabel 5.11: Overzicht van maatschappelijke en economische effecten per woning, in contante waarden

	Binnenstedelijk		Buitenstedelijk	
	Hoofddorp	Purmerend	Lisserbroek	Oostflank
Maatschappelijke en economische effecten				
Consumentensurplus	€ 29.000	€ 29.000	€ 24.000	€ 24.000
Agglomeratiekracht	€ 82.000	€ 77.000	€ 62.000	€ 68.000
Mobiliteitsgedrag nieuwe bewoners	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 40.000	-€ 40.000
Duurzaamheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Leefbaarheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Landschap en groen (behoud)	+	+	-	-
Totaal maatschappelijke en economische effecten	**€ 87.000**	**€ 82.000**	**€ 46.000**	**€ 52.000**

6. Conclusies

In dit hoofdstuk zijn per effect enkele conclusies opgenomen. Tot slot is een overzichtstabel opgenomen waarin alle monetaire en niet-monetaire effecten van de verschillende projectlocaties staan opgenomen. De effecten zijn uitgedrukt in een effect per woning en in contante waarden vertaald.

Financiële effecten

Voor zowel inbreiding als uitbreiding zijn eenmalige publieke investeringen nodig

Op zowel de binnen- als buitenstedelijke woningbouwlocaties is sprake van een 'publieke onrendabele top': overheden zullen moeten investeren in publieke projecten (bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, energie of klimaat) om de woningbouwprojecten mogelijk te maken en daarbij zorg te dragen voor een duurzame en leefbare inpassen. Voor de binnenstedelijke projecten gaat het om kosten binnen het project zelf die tot uiting komen in de grondexploitatie en om zogeheten bovenplanse kosten, projecten in de directe omgeving van het project die gerealiseerd moeten worden om de woningbouwlocaties op een goede manier in de bestaande omgeving in te passen.

Op de buitenstedelijke locaties zit geen tekort op de grondexploitatie, maar resteert wel een tekort op de bovenplanse investeringen die niet bekostigd kunnen worden uit de grondexploitatie. Dat restant is een publiek tekort en drukt daarmee op het resultaat per woning. Al met al zijn de publieke onrendabele toppen vergelijkbaar tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen en blijkt uit het onderzoek dat, wanneer alle kosten die binnen de grondexploitatie vallen worden meegenomen, geen van beide varianten er financieel gunstiger uitspringt.

Structurele beheer- en onderhoudskosten zijn bij uitbreiding buiten de bestaande stad hoger

De structurele meerkosten die een gemeente heeft voor het beheren, onderhouden en vervangen van de openbare ruimte zijn aanzienlijk hoger wanneer een nieuwbouwwijk wordt gerealiseerd op terrein dat voorheen bestemd was als grasland of akkerbouw (wat vaak buitenstedelijk het geval is en wat vaak momenteel nog in particulier bezit is en dus nu niet wordt onderhouden door de gemeente), dan wanneer een nu verhard terrein wordt getransformeerd naar een woningbouwlocatie. Deze kosten vallen buiten de grondexploitatie, maar komen wel voor rekening van de gemeente nadat de projecten zijn gerealiseerd. Om die reden zijn deze kosten meegenomen in de MKEA. Tegenover deze kosten staan inkomsten uit OZB en het gemeentefonds die de gemeente kan aanwenden voor het beheren en onderhouden van het openbaar gebied. Per woning en per inwoner

zijn deze inkomsten echter gelijk, het verschil in kosten tussen inbreiding en uitbreiding blijft daarmee bestaan.

Maatschappelijke effecten

Woonwensen en -behoeften laten zien dat een mix nodig is

In Nederland wordt op verschillende schaalniveaus onderzoek gedaan naar de verhuisbereidheid en woonwensen van mensen, van waaruit enig inzicht in de behoefte aan woontypologieën ontstaat. Het beeld dat hieruit volgt is dat behoefte is aan een mix van woontypologieën en -locaties. De behoeften verschillen uiteraard per doelgroep en ontwikkelen zich ook naarmate mensen ouder worden.

De verhuisbereidheid onder Nederlanders is overigens laag, de meeste mensen wonen in het huis dat ze graag willen. De groep waar de sterkste vraag vandaan komt zijn jongeren en jongvolwassenen tot 34 jaar. Het grootste deel van deze groep wil graag verhuizen naar een grondgebonden woning, maar ook de vraag naar appartementen is binnen deze groep relatief groot (in vergelijking met de groep tussen de 35 en 55 jaar). Ook 55 plussers willen relatief vaker een appartement, maar deze groep is dan weer minder sterk verhuisgeneigd.

We hebben onze constateringen voornamelijk gebaseerd op de uitkomsten van het WoonOnderzoek 2021 van het ministerie van BZK, waarbij we ons beseffen dat we niet volledig zijn in de discussie die actueel is wat betreft woonwensen en aansluiting hiervan op datgene dat in Nederland gebouwd wordt.

Welvaartswinsten van gebiedsontwikkeling zijn binnenstedelijk hoger

De welvaartseffecten op het gebied van wonen (tot uitdrukking gebracht door middel van het berekenen van het consumentensurplus op sociale huurwoningen) en werken (economie en agglomeratiekracht) zijn binnenstedelijk hoger dan buitenstedelijk. De gemiddelde woningprijzen binnen hoogstedelijke gebieden zijn nog altijd hoger dan in lager stedelijke gebieden, wat duidt op een bepaalde mate van aantrekkelijkheid van de stad. Doordat de dichtheden binnenstedelijk hoger zijn is er ook meer kans op kennisspillovers die leiden tot positievere agglomeratiekracht-effecten, zeker omdat bij binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen vaker sprake is van een gemengd woon-werkprogramma.

Binnenstedelijk bouwen zorgt voor duurzamer mobiliteitsgedrag

Het toevoegen van woningbouw zorgt altijd voor meer reisbewegingen in een bepaald gebied met diverse negatieve externe effecten tot gevolg, bijvoorbeeld op het gebied van milieu, congestie of verkeersveiligheid. Maar ook hier zit wel een duidelijk verschil tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. Mensen die wonen in een lager stedelijk gebied hebben doorgaans een minder duurzaam

mobiliteitsprofiel, zij reizen gemiddeld langere afstanden en doen dit vaker met de auto. Binnenstedelijk wordt vooral meer met het openbaar vervoer gereisd.

De externe effecten van beide mobiliteitsprofielen (zeer sterk stedelijk voor de inbreidingsprojecten en matig stedelijk voor uitbreidingsprojecten) zijn gekwantificeerd, gemonetariseerd en met elkaar vergeleken. Het betreft hier effecten op het gebied van onder meer CO2, luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid, gezondheid en congestie.

Behoud van open landschap en groen
Binnenstedelijk ontwikkelen zorgt voor het behoud van open landschap en groen in het buitengebied. Op deze locaties wordt bovendien (zeer) compact gebouwd met een gemiddeld ruimtegebruik van 50 vierkante meter per woning. Buitenstedelijk bouwen zorgt er juist voor dat dit niet het geval is, daar wordt extensief gebouwd met een gemiddeld ruimtegebruik van 400 vierkante meter per woning en op locaties in het groen. Daardoor treden mogelijk negatieve effecten op het gebied van leefbaarheid en recreatie in het groen op.

Deze effecten zijn lastig in euro's uit te drukken. Datzelfde geldt voor eventuele verschillen die er zijn op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid tussen de verschillende projectlocaties. Om die reden zijn deze effecten kwalitatief geduid met een + en/of – score.

Overzichtstabel MKEA

De verschillende effecten zijn zoveel als mogelijk kwantitatief gemaakt en in de tijd uitgezet. Hierin is onderscheid te maken tussen de eenmalige investeringen die bij start van het project tot een negatief financieel effect leiden en de structurele kosten (meerkosten beheer en onderhoud, effecten mobiliteit) en baten (consumentensurplus, agglomeratie-effecten). Alle eenmalige en structurele effecten zijn gemonetariseerd en met een tijdshorizon van 50 jaar meegenomen. Vervolgens zijn alle toekomstige monetaire waarden aan de hand van een discontovoet teruggerekend naar wat ze vandaag de dag waard zouden zijn (netto contant gemaakt). Om tot een goede vergelijking van de verschillende projecten te komen zijn de monetaire effecten vervolgens gedeeld door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd. Zo ontstaat per project een beeld van de kosteneffectiviteit per woning.

Het overzicht van de maatschappelijke kosten en baten per woning en per projectlocatie is weergegeven in tabel 6.1. Het maatschappelijk 'saldo' van de binnenstedelijke woningbouwlocaties bedraagt ongeveer 60.000 euro per woning.

Het 'saldo' van maatschappelijke effecten op de buitenstedelijke locaties bedraagt ongeveer 12.000 euro per woning.

We concluderen daarmee dat de kosteneffectiviteit van de binnenstedelijke woningbouwlocaties hoger is dan van de buitenstedelijke woningbouwlocaties. Daarin valt op dat het verschil al begint bij de financiële effecten: wanneer naar zowel de eenmalige investeringen als de structurele meerkosten voor beheer en onderhoud wordt gekeken dan is binnenstedelijk ontwikkelen over het algemeen al kosten effectiever. Daar komen vervolgens ook nog enkele maatschappelijke (externe effecten mobiliteitsgedrag) en economische (agglomeratiekracht en consumentensurplus) voordelen voor binnenstedelijk ontwikkelingen bij ten opzichte van bouwen op uitbreidingslocaties.

Tabel 6.1: Overzichtstabel van maatschappelijke kosten en baten per woning, in contante waarden

	Binnenstedelijk		Buitenstedelijk	
	Hoofddorp	Purmerend	Lisserbroek	Oostflank
Financiële effecten				
Grondexploitatie	-€ 8.000	€ 1.000	€ 0	€ 0
Bovenplanse kosten	-€ 16.000	-€ 17.000	-€ 20.000	-€ 27.000
Meerkosten beheer en onderhoud	-€ 3.000	-€ 3.000	-€ 13.000	-€ 13.000
Totaal financiële effecten	**-€ 27.000**	**-€ 19.000**	**-€ 33.000**	**-€ 40.000**
Maatschappelijke en economische effecten				
Consumentensurplus	€ 29.000	€ 29.000	€ 24.000	€ 24.000
Agglomeratiekracht	€ 82.000	€ 77.000	€ 62.000	€ 68.000
Mobiliteitsgedrag nieuwe bewoners	-€ 24.000	-€ 24.000	-€ 40.000	-€ 40.000
Duurzaamheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Leefbaarheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Landschap en groen (behoud)	+	+	-	-
Totaal maatschappelijke en economische effecten	**€ 87.000**	**€ 82.000**	**€ 46.000**	**€ 52.000**
Saldo van effecten	**€ 60.000**	**€ 63.000**	**€ 13.000**	**€ 12.000**

Bijlage 1. Bronnen

Literatuur:

- Arcadis en &Flux (2021): '*Kosten Klimaatadaptieve Stadsharten'.*
- CPB (2010): '*Stad en Land*'
- CPB (2014): '*Agglomeratie, transportinfrastructuur en welvaart'*.
- CPB (2015): *'De economie van de stad'*.
- CPB (2018): *'Opties om de stedelijke productiviteit te bevorderen'*
- CBP en PBL (2013): '*Algemene leidraad MKBA*'.
- College van Rijksadviseurs (2022): '*Bouwen in de buurt*'.
- Decisio en Fakton (oktober 2021): '*Quickscan onderzoek financiële kosten en opbrengsten gebiedsontwikkeling – een vergelijking tussen ontwikkelingen op binnenstedelijke en uitleglocaties',* in opdracht van de provincie Zuid-Holland.
- Ecorys (2005), '*Maatschappelijke kosten en baten IBO Verstedelijking. Input voor Interdepartementaal Beleidsonderzoek.'.*
- Ecorys (2006): '*Kengetallen kosten-batenanalyses integrale gebiedsontwikkeling*'.
- Ecorys en Witteveen + Bos (2009): '*Werkwijzer van integrale gebiedsontwikkeling'*.
- EIB (2011): '*Succesvol binnenstedelijk bouwen*,.
- EIB en Decisio (2013): '*Kostenverschil binnenstedelijk bouwen en bouwen op uitleglocaties in Noord-Holland*'.
- Gemeente Purmerend (2021): *Gebiedsplan Purmerend*.
- Gemeente Haarlemmermeer (2021): *Gebiedsplan Hoofddorp*.
- Goudappel, Ecorys en KAW (2022): '*Mobiliteitsvernieuwing en slimme, duurzame verstedelijking*',
- KiM (2022): '*Agglomeratie-effecten in MKBA'*.
- Ministerie van BZK i.s.m. CRa en Studio Bereikbaar (juli 2020): '*Dashboard Verstedelijking Metropoolregio Amsterdam'*.
- Ministerie van BZK (2021): '*Wonen langs de meetlat – resultaten van het WoonOnderzoek Nederland 2021*'.
- NVM (2021): '*Analyse van de dynamiek in de Nederlandse huurmarkt in 2021*'
- PBL (2010): '*Baten en kosten van ruimtelijk beleid en de relatie met het woningaanbod'*.
- PBL (2012): '*Stedelijke verdichting'*
- PBL (2020): '*Binnen- en buitenstedeljik bouwen in Nederland: een reflectie'*.
- Rebel (2021): '*Verkenning onrendabele toppen woningbouwprojecten – Analyse op hoofdlijnen publieke tekorten landelijke woningbouwplannen 2021-2030*'. In opdracht van het ministerie BZK.

- Rebel, Stad2, Fakton en Decisio (2021): *'Businesscase aanpak 14 grootschalige gebieden'*. In opdracht van het ministerie van BZK
- RIGO (2007): '*Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005*'. In opdracht van Ministerie VROM.

Bijlage 2. Het agglomeratie-effect nader toegelicht

In deze bijlage is een eerder door ons geschreven beschouwing opgenomen over agglomeratie-effecten. Deze beschouwing is eerder opgenomen in de 'Maatschappelijke kosten-batenanalyse Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV)', opgesteld in opdracht van het Programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) in oktober 2020.

De wereldwijde economie is de laatste decennia sterk geglobaliseerd vanwege scherp gedaalde transport- en communicatiekosten. Als gevolg hiervan werd voorspeld dat de rol van afstand geminimaliseerd zou worden, waardoor bedrijven en mensen zich min of meer overal konden vestigen. Echter het tegenovergestelde gebeurde. Sinds de jaren '80 is men zich juist in toenemende mate in steden gaan vestigen. De wereldwijde urbanisatiegraad blijft naar verwachting groeien (Raspe, 2012). Ook in Nederland, waar de bevolkingsgroei zich voornamelijk zal concentreren in het urbane en rurale Randstedelijke gebied (De Beer et al., 2017). De roep om bouwen, bouwen, bouwen klinkt zodoende bijna overal en daarbij heeft binnenstedelijk in hoge dichtheden de voorkeur van planologen en beleidsmakers (OECD, 2012). In onderstaand stuk is uiteengezet waarom stedelijke verdichting in economisch opzicht geen verkeerde ontwikkeling is.

Agglomeratievoordelen

Volgens de OECD (2012) leidt binnenstedelijk bouwen tot ecologische voordelen, zoals het ontzien van schaarse buiten-, landbouw- en natuurgebied en tot een reductie in energieconsumptie en uitstoot van CO^2. Daarnaast levert binnenstedelijke bouwen ook economische meerwaarde op, zoals efficiënter gebruik van infrastructuur. Stedelijke regio's zijn tevens productiever, groeien in economisch opzicht sneller en hebben een sterker innovatievermogen (Raspe, 2012). Met andere worden, steden zijn belangrijker geworden dankzij de globalisering. Dat komt doordat bedrijven en mensen die zich stedelijk hebben gevestigd, zowel nadelen als voordelen van elkaars nabijheid ontlenen. Enerzijds kampt men met meer congestie, grotere leefbaarheidsproblemen en hogere grondprijzen en kosten voor levensonderhoud. Anderzijds resulteert toenemende concentratie van economische activiteiten in zogenaamde agglomeratievoordelen, oftewel baten die ontstaan als gevolg van de ruimtelijke clustering.

Mechanismes die ten grondslag liggen aan de agglomeratievoordelen zijn te onderscheiden in *matching, sharing* en *learning*. Grote concentratie van bedrijven

en werknemers leidt er ten eerste toe dat er lagere zoekkosten op de arbeidsmarkt zijn, aangezien de banen en beroepsbevolking veelsoortig en omvangrijk is. Vanwege de hoge dichtheden is het mogelijk om op stedelijke arbeidsmarkten betere en snellere *matches* te realiseren tussen bedrijven en arbeidskrachten. Hetzelfde geldt voor grotere en gespecialiseerde toeleveranciers en voorzieningen. Hoge concentraties van economische activiteit vergroot het draagvlak voor hoogwaardige lokale voorzieningen. Bedrijven en werknemers kunnen vervolgens gezamenlijk profiteren van de betere services (*sharing)*. Ten slotte staan *knowledge spillovers* centraal in het begrip van agglomeratievoordelen. De nabijheid van bedrijven en werknemers leidt tot (on)bedoelde kennisoverdrachten en andere informatievoordelen. Werknemers die elkaar gemakkelijk ontmoeten, kunnen namelijk eenvoudig kennis uitwisselen. Bedrijven profiteren van de informele en formele interacties tussen mensen (*learning)*.

Agglomeratievoordelen worden veelal in drie typen ingedeeld: 1. Urbanisatievoordelen, 2. Locatievoordelen en 3. Jacobs externaliteiten. Urbanisatievoordelen ontstaan door stedelijk omvang en dichtheden en komen toe aan alle bedrijven in de stad, zoals accountants, onderwijs en gezondheidszorg. Locatievoordelen ontstaan juist door regionale concentratie van bedrijven en komen derhalve enkel toe aan bedrijven binnen dezelfde sector. Denk hierbij aan gespecialiseerde toeleveranciers en kennisoverdrachten. Externe effecten die voortkomen uit de variëteit aan sectoren worden aangeduid als Jacobs externaliteiten, welke voortkomen uit economische diversificatie van de stedelijke regio. Kortom: steden, oftewel ruimtelijke clustering, bieden bedrijven en mensen externe voordelen door kosten in het transport van goederen, mensen en kennis te verminderen (McCann, 2013). Daarnaast jagen de agglomeratievoordelen de productiviteit van bedrijven en werknemers over het algemeen aan, waardoor men in staat is om de agglomeratienadelen ruimschoots te compenseren.

Overigens geldt niet voor alle bedrijven en mensen dat ze evenredig voordeel hebben bij verdere verstedelijking. Met name ruimte-intensieve bedrijfsonderdelen ondervinden meer hinder van de hoge grondprijzen dan dat ze profiteren van agglomeratievoordelen. Gevolg is dat logistieke distributiecentra en industriële bedrijven de stad ontvluchten (CPB – PBL, 2015). Bedrijven actief in de moderne kenniseconomie, voornamelijk kennisintensieve bedrijven, plukken daarentegen de vruchten van de beschreven agglomeratievoordelen. Daarnaast zijn de verstedelijkingsvoordelen er voor alle werknemers, maar ze zijn niet voor alle bevolkingsgroepen even groot. Jongeren en hoogopgeleiden profiteren namelijk het meest in termen van loonniveau en -groei (CPB, 2018).

Agglomeratiekracht

In voorgaande is reeds naar voren gekomen dat stedelijke omvang en dichtheden grotendeels de sterkte van de agglomeratievoordelen bepaalt. Tevens ondersteunt een grotere stedelijke omvang en hoge dichtheid de aanwezigheid van hoogwaardige voorzieningen als universiteiten, onderzoeksinstellingen, consumenten georiënteerde voorzieningen (*amenities*), brancheorganisaties en overheidsinstellingen (Raspe, 2012). De aanwezigheid van een massa, bevolkingsdichtheden, excellente voorzieningen, opleidingen en verbindingen bepalen daardoor tezamen de agglomeratiekracht (De Zeeuw, 2014). De *creative class*- en *consumer city* hypotheses van respectievelijk Florida (2002) en Glaeser (2001, 2006), zijn daarnaast gestoeld op *amenities.* Deze hypotheses dichten een belangrijke rol toe aan het stedelijke voorzieningenniveau. Een hoger voorzieningenniveau heeft aantrekkingskracht op creatievelingen en hooggeschoolden met een bovenmodaal inkomen. De aanwezigheid van dergelijke mensen stimuleert het innovatievermogen en de consumptie, met als gevolg een sneller groeiende stedelijke economie. Het is echter belangrijk om te realiseren dat agglomeratiekracht voornamelijk het product is van het aantal inwoners en dichtheid.

Empirisch bewijs

In de literatuur is er consensus over het feit dat massa en dichtheid belangrijk is voor productiviteitsgroei (Rosenthal & Strange, 2004; Rice et al., 2006; LSE, 2006). Recentelijk hebben Ahlfeldt & Pietrostefani (2019) de effecten van populatiedichtheid verder uiteengezet op uiteenlopende onderwerpen. Op basis van een meta-analysis claimen de auteurs dat een hogere stedelijke populatiedichtheid leidt tot sterker innovatievermogen, hogere lonen en inderdaad een hogere productiviteit. Daarnaast bevordert het de ontwikkeling van voldoende massa die hoogwaardige lokale services kan dragen, welke vervolgens op een efficiënte en economische manier ingezet kunnen worden (National House-Building Council, 2007). Tot dusver enkel positieve effecten. Negatieve effecten komen echter ook naar voren. Zo is sprake van hogere huurprijzen en ontwikkelingskosten van vastgoed (Ahlfeldt & Pietrostefani,2019; LSE, 2006;), terwijl de loonkloof tussen hoog- en laagopgeleiden ook toeneemt. Kort samengevat, er is sprake van aanzienlijke ecologische baten, terwijl ook de geassocieerde economische baten de kosten ruimschoots overstijgen.

Ook is er onderzoek gedaan naar de Nederlandse context. Uit de publicaties ‘Stad en Land’ (2010, CPB) en ‘De economie van de stad’ (2015, CPB) blijkt dat de productiviteit in een Nederlandse stad met ongeveer 2 tot 10 procent groeit als het de dichtheid in werkgelegenheid verdubbeld. De publicaties vermelden dat tevens een sterk effect gevonden wordt voor de specialisatie van een regio in een

specifieke sector. Naarmate het aandeel werknemers dat werkzaam is in dezelfde sector toeneemt, des te hoger de lonen.

Conclusie

Stedelijke verdichting is vanuit economisch perspectief een interessante ontwikkeling, aangezien de diverse agglomeratievoordelen optreden die de nadelen in de meeste gevallen teniet doen. Binnenstedelijk bouwen draagt zodoende bij aan de agglomeratiekracht van Nederlandse steden door massa te creëren en dichtheden op stuwen. Dit is in de hedendaagse kenniseconomie, maar vooral met het oog op de toekomst, van belang. Vanuit internationaal perspectief kan namelijk worden geconstateerd dat de Nederlandse agglomeratiekracht, en dus agglomeratievoordeel, betrekkelijk klein is. Met name de massa en bevolkingsdichtheid van een Amsterdam of Rotterdam valt in het niet vergeleken met een New York, Parijs of opkomende Aziatische steden. Om op lange termijn de internationale concurrentiepositie van Nederland te consolideren of te versterken, is het noodzakelijk om de inwonerdichtheid van steden te vergroten. Stedelijke verdichting is daarbij een geschikt middel.

Literatuur:

- LSE. (2006). *Density – A debate about the best way to house a growing population*. Londen: LSE
- Rosenthal, S.S. & Strange, W.C. (2004) *Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies,* in V. Hendeson and J.G. Thisse (Eds.) *Handbook of Regional and Urban Economics,* Volume 4. Amsterdam: North-Holland 2119-2171
- Rice, P., Venables, A.J. and Patacchini, E. (2006). *Spatial determinants of productivity: Analysis for the regions of Great Britain*. Regional Science and Urban Economics, 36, 727-752.
- National House-Building Council. (2007). *Recommendation for living at superdensity.* London: Design London.
- Ahlfeldt, G. & Pietrostefani, E. (2019). *The economic effects of density: A synthesis*. Centre for Economic Policy Research.
- Raspe, O. (2012) *De economie van de stad in de mondiale concurrentie*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- De Beer, J., Ekamper, P., & van der Gaag, N. (2017). *Grote steden groeien sneller dan de rest van Nederland*. Demos: bulletin over bevolking en samenleving 34 (2): 1-4.
- Verstraten, P., Verweij, G., Zwaneveld, P. (2018). Opties om de stedelijke productiviteit te bevorderen. Den Haag: Centraal Planbureau.
- CPB & PBL. (2015). *De economie van de stad.* Den Haag: Centraal Planbureau; Planbureau voor de Leefomgeving

- Glaeser, E.L., Kolko, J. & Saiz, A. (2001) *Consurmer City*. Journal of Economic Geography, Volume 1: 27-50
- De Groot, H., Marlet, G., Teulings, G., Vermeulen, W. (2010) *Stad en Land*. Den Haag: Centraal Planbureau
- OECD. (2012). *Compact City Policies: A Comparative Assessment*. OECD Publishing: OECD Green Growth Studies
- Glaeser, E. L., & Gottlieb, J. D. (2006). *Urban Resurgence and the Consumer City*. Urban Studies, 43(8), 1275–1299.
- Florida, R. (2002) *The Rise of the Creative Class*. New York: Basic Books.
- De Zeeuw, F. (2014). *Agglomeratiekracht: een link begrip*. PropertyNL Magazine, 1
- McCann, P. (2013). Modern Urban and Regional Economics, Volume 2. Oxford University Press, Oxford

Bijlage 3. Kostenkengetallen externe effecten

CO_2

Voor de berekening van de uitstoot hanteren we de gemiddelde uitstoot van CO_2 in g/km voor personenvervoer en vracht in onderstaande tabel.

Ontwikkeling CO_2 (gram/km)

		Hoog		Laag	
	2016	Tot 2030	Na 2030	Tot 2030	Na 2030
Personenvervoer	174	-2,0%	-2,2%	-1,7%	-1,1%
Vracht	394	-2,0%	-2,2%	-1,7%	-1,1%

Bron: CBS (2016) en WLO 2015

Voor de monetarisering van de CO_2-emissies hanteren we de volgende CO_2 prijzen in euro's per ton. Na 2050 groeit de CO_2-prijs in hetzelfde tempo door (3,5% per jaar).

Efficiënte CO_2 prijzen conform het CPB

	2015	2030	2050
Laag	€ 12	€ 20	€ 40
Hoog	€ 48	€ 80	€ 160

Luchtkwaliteit

Voor de berekening van effecten op luchtkwaliteit baseren we ons op kengetallen van CE Delft voor gemiddelde uitstoot per g/km.

Gemiddelde uitstoot per km binnen en buiten de bebouwde kom en waardering (prijspeil 2018)

	Auto				Hoog groeiscenario		Laag groeiscenario	
g/km	Bibeko	Bubeko	Gemiddeld	€ / kg	%tot 2030	%na 2030	%tot 2030	%na 2030
NOx	0,30	0,24	0,20	€ 39	1,8%	1,7%	1,0%	1,2%
SO2	0,001	0,001	0,001	€ 6	1,8%	1,7%	1,0%	1,2%
Fijnstof gemiddeld	0,008	0,005	0,006	€ 156	1,8%	1,7%	1,0%	1,2%
Fijnstof bibeko	0,008	0,005	0,006	€ 282	1,8%	1,7%	1,0%	1,2%
Fijnstof bubeko	0,008	0,005	0,006	€ 125	1,8%	1,7%	1,0%	1,2%

Bron: CE Delft (2017), bewerking Decisio

Geluid

Een toename van het aantal gereden kilometers betekent een toename van de geluid en de daarmee (gemiddeld) gepaard gaande hinder. Deze wordt volgens de volgende kengetallen gewaardeerd:

Marginale geluidshinder in ct per km binnen en buiten bebouwde kom prijspeil 2018

Prijspeil 2014	bibeko	bubeko	Gemiddeld	Prijspeil 2018	bibeko	bubeko	Gemiddeld
Auto	-1,6	-0,08	0,4	Auto	-€ 1,77	-€ 0,09	€ 0,44
Vracht	-15,69	-0,31	2	Vracht	-€ 17,34	-€ 0,34	€ 2,21

Bron: CE Delft (2014), bewerking Decisio

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid wordt op basis van de volgende kengetallen per kilometer gewaardeerd:

Marginale ongevalskosten in ct. Per km

	bibeko	bubeko	Gemiddeld
Auto	€ 17,26	€ 2,13	€ 5,20
Vracht	€ 13,61	€ 2,32	€ 3,87
Bus	€ 3,76	€ 0,66	€ 2,87
Tram	€ 3,10	€ 3,10	€ 3,10
Metro	€ 1,33	€ 1,33	€ 1,33
Fiets	€ 10,28	€ 4,15	€ 9,29
Trein	€ 0,22	€ 0,22	€ 0,22

Bron: CE Delft (2014), bewerking Decisio

Externe infrastructuur

	Personenauto	Vrachtauto	Fiets	Bromfiets	Bus	Tram	Metro	Trein
Infrastructuurkosten	-6,9	-17,7	-4,8	-8,8	-14,7	-9,6	-8,6	-21,4
Ruimtebeslag	-1,3	-1,4	-0,8	-1,9	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
Verkeersveiligheid	-6,2	-6,6	-9,2	-61,8	-2,9	-3,1	-1,3	-0,2
Broeikasgasemissies	-1,7	-3,4	0,0	-0,3	-0,7	0,0	0,0	0,0
Luchtvervuiling	-0,9	-4,9	0,0	-1,8	-1,2	-0,2	-0,2	-0,7
Emissies brandstof- en elektriciteitsproductie	-1,1	-2,1	0,0	-0,2	-0,4	-0,9	-0,8	-0,4
Gezondheid	0,0	0,0	4,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Geluid	-0,6	-1,4	0,0	-15,1	-1,1	-0,8	-0,8	-0,2
Congestie	-4,9	-9,8	0,0	0,0	-0,9	0,0	0,0	0,0
Natuur en landschap	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Water- en bodemvervuiling	-0,2	-1,4	0,0	-0,2	-0,6	-0,1	-0,1	-0,1
Opbrengsten belastingen en heffingen	14,8	12,4	0,0	1,4	1,9	0,2	0,1	2,2
Belastinguitgiften	-0,4	-0,2	-0,7	-0,7	-75,4	-24,7	-9,5	-6,3
Totaal	**-9,4**	**-36,8**	**-10,9**	**-89,8**	**-96,2**	**-39,2**	**-21,3**	**-27,4**

Bron: CE Delft (2014), bewerking Decisio

Toelichting inspreekteksten inspreekhalfuur over woningbouw en de Lange Weeren

De twee figuren in de bijlage van de inspraaktekst van [redacted] laten zien dat er concrete bouwplannen zijn voor maar liefst 898 woningen, wanneer de Lange Weeren buiten beschouwing wordt gelaten (woningbehoefte 950 extra in 2050).

Verder is bijgesloten de analyse van het HHnK. De Lange Weeren fungeert nu als buffer voor waterberging voor de stedelijke kern Volendam. Om opnieuw overstromingen tegen te gaan was al actie vereist voor de aanleg van de derde ontsluitingsweg. Door de aanleg daarvan is de waterbergingscapaciteit verkleind. Deze capaciteit zal nog verder aanzienlijk worden aangetast door voorziene nieuwbouw. Er zal daarom flink in waterberging moeten worden geïnvesteerd. Wij denken dat dit hoge kosten met zich meebrengt, o.a. door verhoging van de kade van het Volendammermeer en de aanleg van dijkjes en kades voor het opvangen en vasthouden van hemelwater. Bovendien zullen de voorzieningen voor waterberging en plas-dras jaarlijks leiden tot hoge beheer- en onderhoudskosten. HHnK is dan ook niet gelukkig met De Lange Weeren als bouwlocatie.

Het onderzoeksrapport van Decisio naar de kosten van buitenstedelijk bouwen kwam even ter sprake. Dit rapport is begin dit jaar gemaakt in opdracht van de provincie en MRA. Ik heb het voor het gemak bijgesloten. De overzichtstabel van maatschappelijke kosten en baten staat op p. 6. Daaruit blijkt dat buitenstedelijk bouwen de maatschappij aanzienlijk meer kan kosten, tot wel 50.000 euro per woning.

Indien commissieleden om zich beter een mening te kunnen vormen de Lange Weeren willen bezichtigen, dan zouden wij graag in de komende weken een rondleiding/excursie organiseren. Dat kan op een zaterdagochtend van 10.00 tot uiterlijk 12.00 uur, bijvoorbeeld op 28 oktober of 4 november. Statenleden kunnen zich daarvoor aanmelden bij [redacted] via de mail onder vermelding op welke datum zij kunnen: [redacted].

Met vriendelijke groet,
[redacted] (mede namens [redacted] en [redacted])
T: [redacted]

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	09-10-2023
Tijd	18:15 - 22:30
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 6 oktober 2023) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0 18:15	**Technische Briefing aanpassingen Omgevingsverordening (voorafgaand aan de vergadering van 18:15-18:45 uur)**
1 18:45	**Opening en mededelingen**
2 18:45	**Inspreekhalfuur**
3 19:15	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, doorkijk Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4 19:15	**A-agenda Mobiliteit**
4.a	**A-stuk integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031** Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht iMPi. De

voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023.

5 A-agenda Financiën

19:55

5.a.1 Begroting 2024 (alle commissies)

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2024 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.

Behandelvoorstel:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord) die betrekking hebben op de commissie Ruimte.

5.a.2 memorie van antwoord GS op technische vragen (publicatie 4 okt)

6 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

7 A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

20:35

7.a 90% versie Ontwikkelperspectief NZKG

Toelichting: De Bestuurscommissie Ruimte NZKG bestaat uit de vertegenwoordigers van de colleges en directies van gemeenten langs het Noordzeekanaal, het Rijk, de betrokken waterschappen en het hoogheemraadschap, de havenbeheerders, de beheerder van de rijksinfrastructuur en de industrie. De Bestuurscommissie Ruimte NZKG vergadert op 29 september 2023. De vergadering wordt voorgezeten door gedeputeerde Havens. Het college bespreekt de agendapunten ter voorbereiding op deze vergadering. De Bestuurscommissie Ruimte vraagt de deelnemende overheden wensen en opvattingen kenbaar te maken op het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. GS vragen Provinciale Staten om bij te dragen aan de provinciale reactie.

Behandelvoorstel:
Adviseren aan PS over de Statenvoordracht ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023.

8 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

8.a Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening

21:15

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.

9 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

10 B-agenda Mobiliteit

21:30

10.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake Motie reclameafspraken aanpassen duurzaamheidsbeleid

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.

Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

10.b.1 Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland

Toelichting: Zonder goederenvervoer staat alles stil. Sinds het vorige coalitieakkoord is de provincie Noord-Holland actief op het dossier goederenvervoer om de bredere provinciale beleidsdoelen te ondersteunen. In deze stand-van-zakenbrief aan Provinciale Staten staat wat er sinds 2019

bereikt is en welke vervolgstappen gezet worden ter uitvoering van het huidige coalitieakkoord en het vastgestelde beleid.

Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

10.b.2 Besluitvorming Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland

Toelichting: Het goederenvervoer in de provincie Noord-Holland is aan het veranderen. De logistiek wordt duurzamer en efficiënter. Vanaf 2025 gaan gemeenten nul-emissiezones invoeren voor de stadslogistiek. Bedrijven zijn intussen bezig om meer logistieke hubs te creëren in de provincie waar goederen op- en overgeslagen worden. Uit onderzoek bij het bedrijfsleven en gemeenten in Noord-Holland blijkt dat er behoefte is aan een eenduidige en gezamenlijke aanpak, met ruimte voor maatwerk, zodat voor ondernemers duidelijk is waar ze aan toe zijn en gemeenten van elkaars kennis en ervaring kunnen profiteren. Dit wordt gedaan via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS), onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de RUAS vastgesteld.

Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

10.c Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

11 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)**

12 **Sluiting**

13 **C-agenda's - ingekomen stukken**

14 **C-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

14.a **Ruimtelijke ontwikkeling: Ontheffing Den Ilp 85, gemeente Landsmeer (C-agenda Ruimte 09-10-2023)**

Op 2 november 2021 hebben GS de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende plan voor Den Ilp 85 in Landsmeer voldoet daar aan.

15 **C-agenda Mobiliteit**

15.a **Mobiliteit: Statusupdate motie M37-2022: 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten' (C-agenda Ruimte 09-10-2023)**

PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak.

15.b **Mobiliteit: OV Jaarverslag 2022 (C-agenda Ruimte 09-10-2023)**

De provincie Noord-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in 3 gebieden in Noord-Holland: Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Ieder jaar wordt er een jaarverslag gepubliceerd met de resultaten van het openbaar vervoer in deze gebieden, zoals het aanbod, het gebruik en de kwaliteit van het OV. Het jaarverslag 2022 is te downloaden op de website van de provincie Noord-Holland.

16 C-agenda Algemeen

16.a Brede Basismonitor 2023 (C-agenda alle commissie 9 en 16 okt 2023)

De Brede Basismonitor 2023 geeft weer hoe in de provincie Noord-Holland de welvaart zich in de brede zin van het woord (economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk) ontwikkelt. Dit is de derde versie van de Brede Basismonitor.

16.b Economie: Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023

Gedeputeerde Staten stellen de Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023 met een subsidieplafond en openstelling vanaf 2023 vast. Met deze regeling kunnen bedrijven, kennisinstellingen en organisaties die een subsidie hebben ontvangen van eerdergenoemde Europese programma's een extra financiële bijdrage krijgen voor de uitvoering van projecten die bijdragen aan Noord-Holland.

Verslag concept
Interim-Statencommissie

Datum	:	11 september 2023
Commissievoorzitter (plv.)	:	Mevr. M. Poot
Commissiegriffier	:	Mevr. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter		Statenlid M. Poot
Commissiegriffier		Mw. S. Neeskens
Leden van de commissie	BBB	mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp, dhr. V. Valk
	GL	Statenlid W. Freeman
	VVD	dhr. J. Boer, dhr. J. Van Gilse
	D66	mw. L. Berkvens, dhr. E. Kanik,
	PvdA	mw. G. De Boer, dhr. C. Vonk
	PVV	dhr. D. De Moel
	SP	mw. H. Bouhlel
	CDA	dhr. S. Dijk
	JA21	dhr. D. Van den Berg, dhr. I. Mantel, dhr. R. Broertjes
	PvdD	Statenlid J. Hollebeek, M. Hanou
	ChristenUnie	mw. Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	dhr. B. Bonekamp
	50PLUS	dhr. H. Stulemeijer
	FvD	mw. C. Middelkoop
College van GS		dhr. **Olthof**, dhr. J. Beemsterboer, dhr. Van Dijk en mw. Rommel
Afwezig	GL	Statenlid N. van der Waart
	PVV	dhr. M. Deen
	CDA	mw. W. Koning
	50PLUS	mw. A. van der Helm
Notulist		Notuleerservice Nederland/dhr. J. Goring

Agenda

0 Technische briefing integraal Meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI)
1 Opening en mededelingen
2 Inspreekhalfuur
3 Vaststelling van de agenda, vaststelling van het vorige verslag M&B 20 en 23 februari

	2023, Lijsten, moties en toezeggingen
4	A-agenda Algemeen
4.a	Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023 (A-agenda alle commissies)
5	Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)
6	B-agenda Wonen
6.a	Openbaarmaking haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West
7	Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)
8	B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling
8.a	Ruimte: Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening
9	Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)
10	Sluiting

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om *19.30 uur* en heet alle aanwezigen welkom, zowel in de Statenzaal als thuis. Zij meldt dat de spreektijd van deze vergadering is bepaald op drie uur. De eindtijd is derhalve vastgesteld op 22.30 uur. Tevens meldt zij dat de uitloopavond is bepaald op donderdag 14 september a.s. Dan is er – in aanwezigheid van de commissie Bestuur – een technische briefing en een interactieve sessie over het ruimtelijk voorstel en Novex.
In antwoord op een vraag van statenlid **Hollebeek** (PvdD) antwoordt de **voorzitter** dat er per fractie slechts twee vertegenwoordigers mogen deelnemen aan de uitloopavondvergadering. Na de constatering dat er voldoende quorum aanwezig is, meldt de **voorzitter** dat er een achttal rondvragen is aangemeld. Zij noemt de namen van de vragenstellers, de respectievelijke onderwerpen en de daarbij betrokken gedeputeerden.
Naar aanleiding hiervan maakt de heer **Boer** (VVD) de opmerking dat de VVD samen met JA21 vragen heeft gesteld over de N307 en daarna heeft JA21 zelf nog vragen gesteld over het HOV-traject.
Ten aanzien van de insprekers zegt de **voorzitter** dat er zich zes insprekers hebben gemeld. Vijf daarvan maken gebruik van het inspreekhalfuur en de zesde spreekt in bij agendapunt 6.a betreffende Zwaagdijk-West.

2 Inspreekhalfuur

*De heer **Pos** betreffende doorfietsroute in Haarlemse wijk Krim*

De heer **Pos** spreekt in over de doorfietsroute Lodewijk van Deijssellaan in de Haarlemse wijk Krim. Hij legt uit dat deze laan ooit bedoeld was als onderdeel van het provinciale doorfietsroutenetwerk dat o.a. Heemstede met Heemskerk zou verbinden. Vanwege weerstand onder de bevolking van Santpoort zijn inmiddels echter twee parallelle doorfietsroutes gerealiseerd van Velsen door Bloemendaal/Overveen naar Heemstede. Hierdoor is het nut van de Lodewijk van Deijssellaan als onderdeel van een fietsverbinding tussen Heemskerk en Heemstede komen te vervallen. Daarom vraagt de heer **Pos** aan de commissie om het fietsnetwerk te evalueren en samen met de gemeenten Haarlem en Velsen te concluderen dat het Van Deijssellaantraject geen beoogd onderdeel meer vormt van een provinciaal fietsnetwerk maar een gemeentelijk project is. Deze omslag biedt kansen om daar maatregelen te treffen die vanuit gemeentelijk perspectief de fietsveiligheid verbeteren. Voorts levert dit financiële besparingen voor de provincie én het voorkomt onrust in de wijk Krim.

Vragen uit de commissie

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt welk effect de provinciale plannen hebben op de verkeersveiligheid. De heer **Pos** zegt dat deze verslechtert. Op een traject van minder dan twee kilometer zal er immers sprake zijn van zeven verschillend uitgevoerde fietstracé's. Daarnaast zal de ruimte voor voetgangers afnemen.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt naar de precieze zorgen van de heer **Pos**. Zijn die ook van financiële aard?
De heer **Pos** zet grote vraagtekens bij de uitvoeringskosten. Deze worden nu geschat op vier miljoen euro terwijl die aanvankelijk € 350.000, -- bedroegen. Voorts merkt hij op dat de gemeente Haarlem op eigen initiatief een onderdeel heeft toegevoegd aan het tracé.

De heer **Boer** (VVD) wil weten of de genoemde parallelle fietsroutes door de betrokken gemeenten ook als doorfietsroutes worden beschouwd.
De heer **Pos** zegt dat er vanuit het noorden geen aansluiting is op de Lodewijk van Deijssellaan.

Statenlid **Hanou** (PvdD) vraagt of de heer **Pos** de Lodewijk van Deijssellaan momenteel als veilig beschouwt.
De heer **Pos** antwoordt dat de laan ooit is ingericht als deels éénrichtings- en deels tweerichtingsverkeerweg. Bewoners hebben daar grote vraagtekens bijgezet. In het nieuwe ontwerp zal er sprake zijn van een éénrichtingsweg voor auto's en de bewoners appreciëren dat.

*De heer **Edixhoven** betreffende Oostflank Purmerend*

De heer **Edixhoven** spreekt op persoonlijke titel over de bouwplannen Oostflank Purmerend en kap Purmerbos. Hij zegt dat in 2020 een inventarisatie betreffende de Purmer is aangeboden aan de drie gemeenten die zeggenschap hebben over deze polder. Eén conclusie daarin luidde dat de Purmer m.u.v. de Golfbaan en de Purmer Zuid/Zuid niet moet dienen als bouwlocatie. Er is toen besloten om een gebiedsvisie op te stellen. In mei 2023 blijkt echter uit de gepresenteerde visie dat de Oostflank, die aanvankelijk bestond uit de 140 ha. grote Golfbaan, als bouwlocatie is opgerekt. Het 260 ha. tellende Purmerbos – onderdeel van Natuur Netwerk Nederland – valt daar nu ook onder. Daarmee is het laatste buitengebied dat het volgebouwde Purmerend rijk is, ontwikkellocatie geworden. Dit is een ongewenste ontwikkeling die bovendien volstrekt onnodig is. De gemeente kan namelijk voldoen aan haar woningbouwopgave door middel van binnenstedelijke bouw. Daarvoor is zelfs het opofferen van de binnenstedelijke golfbaan niet nodig.
Hij sluit af met de mededeling dat **Eveline Hoedemaeker** van stichting 'Behoud Purmerbos', cijfermatig zal onderbouwen waarom buitenstedelijk gebied niet aangetast hoeft te worden.

*Mevrouw **Hoedemaeker** betreffende Purmerbos*

Mevrouw **Hoedemaeker** van Behoud Purmerbos becijfert aan de hand van de indicatieve woningbehoefte van de provincie, de woningbouwmonitor van de gemeente en de woningaantallen, dat er tot 2050 iets meer dan 2000 woningen gebouwd moeten worden in Purmerend. Zij zegt dat dit aantal makkelijk binnenstedelijk gerealiseerd kan worden. Als voorbeeldlocatie noemt zij het voormalige bedrijventerrein De Koog. De bouw van 1200 woningen staat hier gepland maar volgens de Metropoolregio is er ruimte voor 3000 tot 3500 woningen. Vanwege de uitzonderlijke geschiktheid van deze locatie, vallen de realisatiekosten per woning hier € 50.000, -- lager uit dan in de Oostflank.
Mevrouw **Hoedemaeker** vraagt de provincie om te voorkomen dat het plan doorgaat. Door dit plan komt de leefbaarheid nog verder onder druk te staan en worden Purmerend en de regio beroofd

van een hoogstnoodzakelijk groen uitloopgebied.

Vragen uit de commissie

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de metropoolregio óf de gemeente Purmerend verantwoordelijk is voor dit plan en welke afspraken er gemaakt zijn.
Mevrouw **Hoedemaeker** zegt dat zij de metropoolregio Amsterdam noemde omdat deze, na onderzoek, aangeeft dat er een groter aantal woningen, dan door gemeente Purmerend genoemd, in de Koog gebouwd kan worden.

Statenlid **Hanou** (PvdD) wil weten hoeveel woningen gepland staan in de Oostflank en wie grondeigenaar is: de gemeente of particulier bezit?
Mevrouw **Hoedemaeker** antwoordt dat er 2900 woningen gepland staan voor de Oostflank. Er wordt echter in alle publicaties gesproken over de realisatie van 5000 woningen. Een klein weiland is eigendom van de gemeente en Staasbosbeheer bezit de rest. Van het golfterrein is onbekend of het reeds verkocht is aan een projectontwikkelaar.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt naar de noodzaak die de gemeente noemt voor deze plannen en de waarde die behoud van het Purmerbos rechtvaardigt.
Mevrouw **Hoedemaeker** antwoordt dat de gemeente geen concreet antwoord geeft op de vraag naar de noodzaak van hun plannen. Zij verwijst naar de inbreng van inspreker **Boersma** voor het antwoord op de vraag over de waarde van het bos.

De heer Boersma betreffende Purmerbos

De heer **Boersma** spreekt in namens het IVN, afdeling Waterland en benoemt vele aspecten die het Purmerbos tot een waardevol gebied maken. Zo is er o.a. sprake van een uniek nat kleibos dat zich als een ecologisch geheel heeft ontwikkeld. Er huizen vele soorten broedvogels, zoogdieren en insecten. Bebouwing van het bos betekent achteruitgang van de reeds onder druk staande biodiversiteit. Het bos is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland: een netwerk waarvan de provincie juist beoogt om het uit te breiden. Het jaarlijks aantal bezoekers van ca. 1 miljoen illustreert hoe belangrijk de natuur is voor het welzijn en de gezondheid van mensen. Het grote aantal ondertekenaars van de petitie tot behoud van het Purmerbos is daar ook een bewijs van.
De heer **Boersma** vraagt aan de commissie om de gemeente Purmerend te laten inzien dat het met dit plan natuur vernietigt terwijl er voldoende alternatieve locaties zijn voor woningbouw.

Vragen uit de commissie

Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt naar de rol van Staatsbosbeheer in dit plan.
De heer **Boersma** zegt dat Staatsbosbeheer van de provincie Noord-Holland onvoldoende SNL-gelden krijgt voor onderhoud van het Purmerbos. Staatsbosbeheer is daarom genoodzaakt om een deel van het bos te verkopen teneinde het resterend deel daarvan te kunnen onderhouden.

*Mevrouw **Neppelenbroek** betreffende Purmerbos*

Mevrouw **Neppelenbroek** spreekt in namens de stichting 'Behoud Waterland. De essentie van haar inbreng is dat de randstad, bossen van enige omvang nodig heeft voor meerdere

maatschappelijke doelen zoals gezondheid, recreatie, economisch vestigingsklimaat en klimaatadaptatie. De wooncrisis kan opgelost worden, want er zijn immers meer dan genoeg bouwlocaties binnen de bebouwde kom en de bouw van woningen hoeft daar echt niet langer te duren dan daarbuiten. Het Purmerbos is dus niet nodig voor woningbouw.

Vragen uit de commissie

Statenlid **Hanou** (PvdD) vraagt wat het dichtstbijzijnde bos is voor Purmerenders indien het Purmerbos verdwijnt.
Mevrouw **Neppelenbroek** ziet geen échte alternatieven voor het Purmerbos.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waar er eventueel bomen ter compensatie worden bijgeplant. Voorts wil zij weten wat dit voor Purmerenders betekent en of dit uitmondt in een versnipperd natuurgebied.
Mevrouw Neppelenbroek zegt dat niet precies te zeggen valt waar compensatie van gekapt bos zal plaatsvinden.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) wil weten wat door de insprekers beoogd wordt met het gevraagde signaal van de provincie. Welke rol zien zij voor de provincie?
Mevrouw **Neppelenbroek** wijst op het verbod op bouwen in NNN-gebieden. De provincie zou hier strikt aan kunnen vasthouden.

3 Vaststelling van de agenda, vaststelling van het vorige verslag M&B 20 en 23 februari 2023, Lijsten, moties en toezeggingen

De commissie stemt in met de agenda. Het verslag van M&B van 20 en 23 februari 2023 wordt vastgesteld. Ook de lijsten van moties en toezeggingen worden vastgesteld.

4 A-agenda Algemeen

4.a Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023

Eerste termijn Provinciale Staten

De heer **Klein** (ChristenUnie) is verheugd over de verwachte toename van subsidieaanvragen voor mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheid. Hij staat stil bij de storting van elf miljoen in de reserve 'Havencomplexen', ten behoeve van de volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet en vraagt of dit voldoende is om het geheel te realiseren of dat er sprake is van een eerste bijdrage en er 'later' nog meer geld voor gereserveerd moet worden.
Voorts staat hij stil bij het halen van 2,7 miljoen uit de reserve ter dekking van gestegen kosten van de versterking van Markermeerdijken en vraagt om duidelijkheid. Immers: de provincie is slechts verantwoordelijk voor de 'meekoppelkansen' en niet voor de versterking van de dijken. Hoe kan de provincie dan 'meegezogen' worden in de meerkosten van dit project?

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt of minder uitgeven ertoe leidt dat gestelde doelen moeilijker realiseerbaar worden. Tevens wil hij weten of de nieuwe subsidies ov-locaties staand beleid

betreffen of toegevoegd zijn omdat er daarvoor ruimte is ontstaan. Voor het overige stemt hij van harte in met deze begrotingswijziging.

De heer **Bonekamp** (Volt) stelt een drietal vragen. Ten eerste wil hij weten of de actualisatie van bereikbaarheidsprojecten leidt tot het vooruitschuiven van afschrijvingskosten die uiteindelijk toch betaald moeten worden. Voorts vraagt hij of de elf miljoen afkomstig uit de reserve 'uitvoeren mobiliteitsbeleid' en besteed aan havencomplexen, niet uit een post van ruimte en water gehaald moest worden. Daardoor zou voorkomen worden dat er te veel ingeteerd wordt op de reserves voor het mobiliteitsbeleid. Tot slot wil hij weten wat het verschil is tussen de negen miljoen die afkomstig is uit de reserve en bestemd is voor de Zaanbrug en de 2,5 miljoen als gevolg van de bijstelling van de indexering voor deze brug.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) begrijpt dat er 23,1 miljoen uit de Algemene Reserve komt en dat dit aanvaardbaar wordt geacht omdat de voorliggende wijzigingen veroorzaakt worden door incidentele mutaties. Hij wil weten of hij dat goed begrepen heeft.

*De **voorzitter** schorst de vergadering om 20.20 uur.*

*De **voorzitter** heropent de vergadering om 20.25 uur*

De **voorzitter** wijst de commissieleden op de mogelijkheid om technische vragen vooraf te stellen zodat er meer tijd is voor een adequate beantwoording daarvan.

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** start met de mededeling dat hij technische vragen het liefst schriftelijk beantwoordt. Daardoor kan hij vragenstellers voorzien van de juiste informatie.
Over de Boerenverdrietsluis zegt hij nadrukkelijk dat met de kennis van nu het opgevoerde bedrag voldoende moet zijn. Kunstwerken als bruggen en sluizen vallen onder mobiliteit en worden derhalve vanuit mobiliteitsgelden gefinancierd.
Tegen de PvdA zegt hij dat het nu naar beneden bijstellen van bedragen, niet betekent dat er minder geïnvesteerd wordt. Hij biedt aan om desgewenst schriftelijk uitleg te geven over dit punt.
Over het verschuiven van afschrijvingen zegt hij dat er een afspraak is dat er pas een jaar na realisatie en activering op de balans, wordt afgeschreven. Hij wijst er tevens op dat opschuiving van aanvang van de afschrijvingstermijn geen invloed heeft op de duur daarvan. Die blijft namelijk ongewijzigd.
De vraag over de Zaanbrug zal hij vanwege de complexiteit schriftelijk beantwoorden.
In antwoord op een vraag van de **voorzitter** zegt hij dat deze beantwoording vóór behandeling van dit punt in de Staten zal geschieden.

Gedeputeerde **Rommel** gaat in op de vraag van de heer **Klein** (ChristenUnie) over de meekoppelkansen voor de Markermeerdijken. Zij verklaart de prijsstijging uit aanvullende wensen van de dijkplaatsen, de fiets- en wandelverbindingen, prijsstijgingen waar de provincie in participeert en niet aftrekbare btw.
Zij kondigt tevens aan dat er een voorstel verwacht mag worden voor de vergroening van de steenbekleding bij Uitdam.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt doorgeleid kan worden naar PS van 2 oktober a.s.

5 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV knooppunten)

*Rondvraag heer **Kanik** (D66) over de Rover dienstregeling (Den Helder)*

De heer **Kanik** (D66) zegt onaangenaam verrast te zijn door het schrappen van treinen tussen Alkmaar en Amsterdam en het niet meer aansluiten van tien verschillende buslijnen op de trein in Alkmaar. Dit staat alles haaks op de afspraken die o.a. met de NS gemaakt zijn i.h.k.v. het adaptief ontwikkelbeeld Zaan-corridor. Hij heeft daarom een aantal vragen voor de gedeputeerde.
1. Is de gedeputeerde het met D66 eens dat de genoemde ingrepen in strijd zijn met het genoemde ontwikkelbeleid? Zo ja: welke stappen heeft de gedeputeerde gezet en zo neen: waarom niet?
2. Hoe reflecteert de gedeputeerde op deze teruggang in treinbewegingen, gegeven de gemaakte bestuurlijke afspraken?
3. Hoe reflecteert de gedeputeerde op het niet meer terugkeren van de spits-intercity tussen Alkmaar en Haarlem en het daardoor niet meer aansluiten van bussen en wat gaat de gedeputeerde hieraan doen?
4. Hoe denkt de gedeputeerde ambitie te houden in het OV-knooppuntenbeleid in de regio Alkmaar nu de NS teruggaat in treinbewegingen?
5. Hoe denkt de gedeputeerde de ambities uit het coalitieakkoord betreffende het tegengaan van verkeersdrukte, beter benutten van netwerken en verduurzamen van mobiliteit te realiseren in de regio Alkmaar?

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** antwoord op vraag 1 dat het college van GS het absoluut eens is met D66. Daarmee is zijns inziens ook vraag 2 beantwoord. Hij vult aan met de opmerking dat GS overvallen is door het besluit van de NS. Een besluit dat afbreuk doet aan de onderlinge samenwerking en gezamenlijke ambitie. Antwoordend op vraag 3 vindt hij het niet terugkeren van de intercity onacceptabel. Hierover heeft hij een gesprek gehad met de regiodirecteur van de NS en samen met andere bestuurlijke belanghebbenden zijn er brieven verstuurd naar de NS. Aan de NS is gevraagd om de genomen besluiten te herzien.
Door in gesprek te blijven met de NS en door middel van 'Noord-Holland Rail', op een andere wijze te kijken naar de verbindingen in Noord-Holland, zegt gedeputeerde **Olthof** de ambitie in het OV-beleid vast te houden.

De heer **Kanik** (D66) vraagt binnen welke termijn de resultaten van de inspanningen van de gedeputeerde bekendgemaakt zullen worden.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit onderwerp vast terugkomt in de komende commissievergaderingen. Indien er daaraan voorafgaand iets te melden valt, zal hij dat middels een brief van GS doen.

*Rondvraag van de heer **Boer** (VVD) over oplaadinfrastructuur*

De heer **Boer** (VVD) verwijst naar recent onderzoek naar tarieven en transparantie bij publieke laadpalen en vraagt:
1. Of GS op de hoogte is van de resultaten van dit onderzoek.
2. Of GS ook vindt dat verminderde transparantie leidt tot een negatiever beeld van elektrisch laden en kan leiden tot vertraging van de transitie naar elektrisch rijden en meer transparantie de positie van de consument versterkt?
3. Of GS in het kader van voorliggend besluit MRA-elektrisch in de voorwaarden wil opnemen dat het voor consumenten helder wordt wat er bij de laadpaal wordt betaald?

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt bevestigend op vraag 1. Reagerend op vraag 2 beaamt hij dat prijstransparantie belangrijk is voor het vertrouwen van de consument. Daarom heeft GS dit samen met de provincies Flevoland en Utrecht aangekaart bij het Rijk. Gedacht wordt aan het starten van een pilotproject over prijstransparantie in Noord-Holland.
Aanpassing van het voorliggende besluit is niet nodig omdat er reeds stappen gezet worden naar prijstransparantie en er in contracten die gesloten worden met laadexploitanten, prijstransparantie wordt opgenomen.

De heer **Boer** (VVD) is verheugd met de aankondiging van het pilotproject en vraagt wanneer er meer informatie daarover beschikbaar is.

Gedeputeerde **Olthof** kan hier nog geen informatie over verschaffen.

*Rondvraag van de heer **Mantel** (JA21) over de N307 -N506*

De heer **Mantel** (JA21) verduidelijkt dat deze rondvraag samen met de VVD is ingediend.
Hij verwijst naar regelmatig plaatsvindende zware aanrijdingen op de N307, het traject tussen Bovenkarspel en Enkhuizen ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. Dit leidt tot twee vragen.
1. Een toelichting op de huidige stand van zaken met betrekking tot de ongevallen die plaatsvinden op dit traject.
2. Kan er onderzocht worden of het parkeerterrein van het restaurant zó kan worden ingericht dat er éénrichtingsverkeer wordt ingesteld, zodat stilstaand kruisend verkeer op de provinciale weg vermeden kan worden?
De heer **Boer** (VVD) vult aan:
1. Kan de gedeputeerde laten onderzoeken of de waarschuwingsborden kunnen worden vervangen óf aangevuld met knipperende waarschuwingslampen?
2. Kan de gedeputeerde deze kwestie met voorrang bespreken in het veiligheidsoverleg met de regiogemeente West-Friesland?

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij op de hoogte is van de recente ongelukken. Hij meldt ook dat er binnen de provinciale organisatie reeds onderzoek is gestart naar de situatie rond de Woeste Hoogte, die hij als ongewenst betitelt. Een mogelijke oplossingsrichting heeft hij met de lokale wethouder besproken. Hij belooft om aanvullend onderzoek te laten doen en zal daarin de

suggesties van de commissieleden laten meenemen.

*Rondvraag van de heer **Van den Berg** (JA21) over het HOV-Traject Huizen.*

De heer **Van den Berg** stelt de volgende vragen:
1. Stand van zaken met betrekking tot de huidige werkzaamheden aan het HOV-Traject tussen Hilversum en Huizen.
2. Welke maatregelen zijn er genomen naar aanleiding van eerdere vragen en zorgen over de kostenoverschrijding en staking van de werkzaamheden?
3. Hoe zijn de onderhandelingen tussen de gemeente Huizen en BAM verlopen na de laatste vragen en zijn er nieuwe overeenkomsten bereikt?
4. Wat zijn de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de weerstand uit de buurt en de impact daarvan op het project? Specifiek ten aanzien van de herplanting van bomen?
5. Kan de gedeputeerde bevestigen dat er een verminderd aantal bomen wordt herplant in de gemeente Huizen in vergelijking met hetgeen eerder was beloofd i.v.m. de HLV-lijn?
6. Kan de gedeputeerde, ook gezien het opstappen van de programmamanager, uitleg geven over de gevolgen van diens vertrek voor het HLV-traject? Hoe beïnvloedt zijn besluit de voortgang en welke maatregelen worden genomen om de voortgang van het project te waarborgen, met name gezien zijn vergaande dossierkennis?
7. Kan de gedeputeerde toelichten hoe, volgens de programmamanager, de gemeente en de provincie elkaars taal niet zouden spreken?
8. Welke stappen onderneemt de gedeputeerde om dit op te lossen, nu de ervaren programmamanager zich terugtrekt?
9. Wat zijn de stappen die de provincie heeft ondernomen om ervoor te zorgen dat de beloften en afspraken die de programmamanager heeft gemaakt met betrokken partijen, worden nagekomen door zijn opvolger?

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat GS niet aanzit bij de gesprekken tussen de gemeente en de aannemer. Die gesprekken lopen nog steeds en beide partijen hebben de intentie om eruit te komen.
Het betreft dus een traject tussen de gemeente en de aannemer. De provincie is geen actieve partij en heeft derhalve geen maatregelen genomen. Er is wel contact tussen de provincie en de gemeente Huizen en de bereidheid van de provincie om mee te denken als daar behoefte aan is. Daar is één keer gebruik van gemaakt. Directe klachten of vragen vanuit de omgeving zijn niet bekend bij de provincie en de gemeente Huizen. Er zijn wel raadsvragen gesteld in de gemeente. Er is geen sprake van het per saldo minder planten van bomen. Er worden wel minder bomen *verplant* maar daartegenover staat het *planten* van meer *nieuwe* bomen.
De gedeputeerde onthoudt zich van uitspraken over een ingehuurde medewerker van de gemeente.
Toen de medewerker vertrok, was er reeds sprake van een overdracht van werkzaamheden. Er is inmiddels een nieuwe projectleider en omgevingsmeester aangesteld voor de Oost/West-as. Navraag leert dat de gedane uitspraak van de programmamanager, de periode vóór 2019 betreft.
Reagerend op de laatste vragen, zegt de gedeputeerde dat de politiek verantwoordelijk is voor uitspraken die gedaan worden door ambtenaren. Belangrijk is dat gemaakte afspraken worden

nagekomen en vooralsnog heeft de gedeputeerde geen signalen dat dit niet gebeurt.

*Rondvraag van de heer **Bonekamp** (Volt) over een reis naar Stockholm*

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de gedeputeerde de voor 8 en 9 juni voorgenomen reis naar Stockholm heeft gemaakt. Zo ja: wanneer komt het verslag daarvan uit?

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt bevestigend op deze vraag.

*Vervolgvragen van de heer **Bonekamp** (Volt)*

Heeft de gedeputeerde aandacht kunnen vragen voor de verbinding tussen stedelijke regio's en minder verstedelijkte gebieden? Welke belangrijke inzichten neemt de bestuurder mee uit dit bezoek en hoe zijn die toepasbaar in Noord-Holland, met name om de Europa-strategie 2022-2030 waar te maken? Zijn er inzichten opgedaan die gebruikt kunnen worden als voorbereiding voor de Europese subsidieaanvragen in het kader van de Focus op Smart Mobility?

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat er nog een verslag komt van het bezoek. De ambitie achter het bezoek, vindt hij meer dan gelukt. Er is namelijk afgesproken om 'Polis' als project op te pakken. Bij een gunstig verloop zou Noord-Holland in de toekomst ook gebruik kunnen maken van subsidies die nu bestemd zijn voor stedelijke regio's. De gedeputeerde waarschuwt wel dat dit lange en moeizame trajecten zijn. Hij sluit af met de mededeling dat hij ook in Nederland bij de gesprekken over Mirt en leefomgeving benadrukt dat Noord-Holland meer is dan de randstad en dat daar ook een groot landelijk gebied bij hoort. Verbindingen met dit gebied moeten in standgehouden worden of zelfs verbeterd.

*Vraag van de heer **Bonekamp** (VOLT)*

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt wanneer het reisverslag uitkomt.

Beantwoording Gedeputeerde Staten

De heer **Olthof** verwacht dat het verslag over drie weken verstuurd wordt.

*Rondvraag van mevrouw **Den Boer** (BBB) over de ontwikkeling van doorfietspaden*

Mevrouw **Den Boer** (BBB) sluit aan bij de eerder ingesproken vraag over de Lodewijk Van Deijssellaan in Haarlem. Zij stelt de volgende vragen: klopt het dat het traject van de doorfietsroute in Haarlem bestaat uit een gedeelte gewoon fietspad, een gedeelte snelfietsroute, een gedeelte fietsstraat en eindigt in een fietspad? Indien ja: is onderzocht of dit positief uitpakt voor de veiligheid van fietsers en andere verkeersdeelnemers? Zo ja: kan het onderzoek overlegd worden? Zo neen: kan het onderzoek alsnog gedaan worden? Is de investering in een nieuw traject doorfietsroute nog steeds noodzakelijk en is hier subsidiegeld voor bestemd? Dit laatste

gezien de recent opgeknapte alternatieven in Velserbroek en Bloemendaal. Het oorspronkelijke plan dateert uit 2016: zijn de recente wijzigingen aangepast en meegenomen in de uitvoering? In hoeverre past het onderdeel Pim Mulierlaan in het project van de doorfietsroute?

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** stelt voor om deze vragen schriftelijk te beantwoorden.

*Vervolgvraag van mevrouw **Den Boer** (BBB)*

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt wanneer zij de schriftelijke antwoorden mag verwachten.

Beantwoording Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Olthof** belooft dat de vragen binnen twee weken beantwoord zullen worden.

6 B-Agenda Wonen

6.a Openbaarmaking haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West

De **voorzitter** kondigt een inspreker aan: de heer **Dekker** van de werkgroep BWH 76/76A

De heer **Dekker** schetst het beeld van Zwaagdijk-West als een klein dorp waarin veel voorzieningen ontbreken en beschouwd wordt als het afvoerputje van de gemeente Medemblik. Zwaagdijk staat op de nominatie voor de realisatie van de huisvesting van een paar honderd statushouders en spoedzoekers op een stuk grond dat eigendom is van de provincie. De gemeente Medemblik heeft zich teruggetrokken uit het overleg over dit plan en de provincie is haar eigen haalbaarheidsonderzoek gestart. Dit onderzoek is gegund aan Flexwonen NH dat eigendom is van de eigenaar van Rotteveel M4. Dit laatste bedrijf heeft ook belangen in het beoogde bouwproject. Reden voor de heer **Dekker** en zijn werkgroep om te spreken van belangenverstrengeling. Zij hebben vele bezwaren tegen het bouwproject. Eén daarvan is van financiële aard. Zij wijzen bovendien op grote onduidelijkheid over een buitenlandse aanbieder die de flexwoningen zou gaan leveren.
De heer **Dekker** spreekt de hoop uit dat de provincie tot besef komt en inziet dat er geen enkele goede reden is om de beoogde locatie te gebruiken als opvanglocatie.

Vragen vanuit de commissie

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de toegezegde participatie van bewoners heeft plaatsgevonden.
De heer **Dekker** noemt een aantal voorbeelden waaruit blijkt dat de communicatie naar en participatie van bewoners ernstig tekort schoot.

De heer **Van den Berg** (JA21) wil weten hoe is ervaren dat de provincie enerzijds communiceerde dat er een overleg met de gemeente gaande was maar anderzijds de sloop van kassen aan de Balkweiterhoek in gang was gezet.
De heer **Dekker** zegt dat de sloop als een overrompeling is ervaren. Achteraf bleek er overigens sprake te zijn van toeval.

Mevrouw **Berkvens** (D66) verneemt graag nog meer onjuistheden die van belang zijn voor de conclusies van het haalbaarheidsonderzoek.
De heer **Dekker** benoemt o.a. dat getallen over uitstoot onjuist zijn, metingen op verkeerde momenten zijn verricht, het niet noemen van de buitenlandse aanbieder van flexwoningen en informatie die uit verouderde documenten is gehaald.

Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de politieke partijen van Medemblik een alternatieve huisvestingslocatie hebben aangedragen.
De heer **Dekker** zegt hier geen antwoord op te kunnen geven.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of woningzoekende jongeren uit Zwaagdijk-West aangewezen zijn op woningen buiten het dorp.
De heer **Dekker** zegt dat de jeugd aangewezen is op de omringende omgeving. Er komen immers weinig woningen vrij in het dorp en geplande projecten hebben een lange realisatietijd.

Statenlid **Freeman** (GL) wil weten of er ruimte is voor een kleiner aantal woningen in combinatie met voorzieningen waar het dorp ook gebruik van maakt.
De heer **Dekker** vermoedt dat het aantal bewoners te klein is om voorzieningen rendabel te exploiteren.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of woningbouw op de locatie van de gesloopte kassen op steun van de heer **Dekker** mag rekenen.
De heer **Dekker** zegt geen mandaat te hebben om deze vraag te beantwoorden.

De heer **Broertjes** (JA21) wil weten hoeveel inwoners vertegenwoordigd worden door de heer **Dekker**.
Voorts wil hij weten wat er moet gebeuren om het geschonden vertrouwen te herstellen.
De heer **Dekker** antwoordt dat ca. 75% van de bewoners van Zwaagdijk-West tegen het plan is. Hij roept alle partijen op om met elkaar in gesprek te gaan teneinde de juiste informatie boven tafel te krijgen.

De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt hoe te rijmen is dat de gemeente enerzijds voorwaarden stelt aan de huisvestingslocatie terwijl de wethouder anderzijds zegt dat er helemaal geen geschikte locatie is. Verder wil hij weten of openheid over cijfers zou bijdragen aan een juist oordeel over dit plan.
De heer **Dekker** zegt dat de lokale wethouder de locatie ongeschikt vindt vanwege de nabijheid van een drukke weg. Inzicht in de cijfers zou hij zeker handig vinden.

De heer **Van Gilse** (VVD) verduidelijkt dat hij doelde op de onderliggende cijfers die de gemeente en corporaties hanteren om te concluderen dat er sprake is van een onhaalbare business case.
De heer **Dekker** antwoordt dat hij geen weet heeft van de berekening van de cijfers. Wel wijst hij erop dat het verhogen van de aantallen bewoners resulteert in haalbare plannen.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) wil weten onder welke voorwaarde de komst van de flexwoningen op goedkeuring mag rekenen.
De heer **Dekker** zegt dat de locatie zich per definitie niet leent voor huisvesting. Door met mekaar

in gesprek te gaan, zou duidelijk kunnen worden onder welke voorwaarden huisvesting wel haalbaar is.

De heer **Bonekamp** (Volt) wil weten of het dorp gericht is op Hoorn voor het gebruik van voorzieningen.
De heer **Dekker** zegt dat op 700 meter verwijderd van de beoogde locatie, een opvanglocatie is gepland. Oriëntatie op Hoorn lijkt hem dus ongewenst.

Eerste termijn Provinciale Staten

De heer **Nijkamp** (BBB) start met de opmerking dat BBB gesproken heeft met de dorpsraad en bewoners van Zwaagdijk-West. Hij zegt dat de voorgestelde realisatie van flexwoningen niet op de steun van BBB kan rekenen. Het rapport en de gevoerde gesprekken leiden tot een aantal vragen. Zo wil hij weten waar de verschillen zitten tussen het onderhavige haalbaarheidsonderzoek en het onderzoek op basis waarvan de gemeente Medemblik en een tweetal woningbouwcorporaties concluderen dat de locatie ongeschikt is en realisatie van flexwoningen financieel onhaalbaar is. Hij spreekt zijn verbazing uit over het feit dat het rapport geen melding maakt van fijnstofproblemen terwijl de metingen die in 2020 zijn gedaan reeds boven de norm uitkwamen. Daarom vraagt hij of er een fijnstofmeting heeft plaatsgevonden en zo neen: kan die alsnog uitgevoerd worden? Uitvoering van het plan leidt tot een flinke toename van het aantal inwoners van het dorp. Hieruit voortvloeiende vragen zijn: wat gedeputeerde staten gaat doen om de leefbaarheid van het dorp in stand te houden en: is er een plan van aanpak voor een voorzieningenniveau dat past bij de beoogde toename van de dorpspopulatie?
Gezien de huidige afwezigheid van openbaar vervoer dringt de vraag zich op hoe dit probleem opgelost gaat worden. Liander kan op korte termijn onvoldoende stroom leveren. Hoe gaat dit probleem opgelost worden? Het plan gaat uit van huisvesting gedurende minimaal vijftien jaar terwijl de Raad van State uitspreekt dat deze maximaal tien jaar mag duren. Vraag: wat betekent dit voor de meegezonden financiële onderbouwing? Tot slot vraagt de heer **Nijkamp** (BBB) om het toezenden van het participatieplan, aannemende dat het bestaat.

De heer **Van den Berg** (JA21) wil weten of de BBB überhaupt voor dit soort vormen van opvang is en hoe zij aankijken tegen het verplicht huisvesten van statushouders.

De heer **Nijkamp** (BBB) zegt dat zijn partij absoluut niet tegen deze vorm van opvang is. Hij pleit wel voor goed overleg tussen alle betrokken partijen.

De heer **Van den Berg** (JA21) refereert aan een verkiezingsbelofte van de BBB op nationaal niveau, om de verplichte taakstelling voor het opvangen van statushouders af te schaffen. Daarom vraagt hij aan de BBB om nu uit te spreken dat het voorliggende plan neerkomt op gedwongen opvang en derhalve niet gesteund wordt.

De heer **Nijkamp** (BBB) antwoordt dat er verwezen wordt naar het verkiezingsprogramma voor de Tweede kamer terwijl hij spreekt vanuit zijn functie als lid van provinciale staten.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of heer **Nijkamp** (BBB) niet hecht aan consistentie om derhalve het landelijk geluid van BBB door te vertalen naar de provincie zodat de bewoners van Zwaagdijk weten waar ze aan toe zijn.

De heer **Nijkamp** (BBB) antwoordt in zijn betoog voldoende aangegeven te hebben hoe de BBB denkt over de bewoners van Zwaagdijk-West en wat daar nodig is. Andere zaken die spelen in november a.s. zijn nu niet aan de orde.

De heer **Van Gilse** (VVD) waardeert de pogingen van de provincie om te zoeken naar huisvesting voor spoedzoekers. Hij vraagt zich af of het een gelukkige combinatie is om Rotteveel M4 te vragen om onderzoek te doen naar de sociaalmaatschappelijke impact, terwijl hun dochteronderneming flexwoningen exploiteert. De verschillen tussen de berekeningen van de gemeente en woningbouwcorporaties enerzijds en die uit het haalbaarheidsonderzoek anderzijds, hebben ook zijn interesse. Hij vraagt zich af of de verschillen veroorzaakt worden doordat de ene partij uitgaat van de bouwbesluitnormen voor tijdelijke bouw terwijl de andere uitgaat van permanente bouw. Of dat er gerekend is met de bedragen van de goedkoopste bouwer terwijl het verstandiger is om uit te gaan van gemiddelde bedragen. Hij plaatst kanttekeningen bij de berekende kosten van de geluidswal en benoemt de problemen met de energielevering. In de offerte-aanvraag wordt vermeld dat permanente bouw niet aan de orde is maar in het rapport komt dat wel naar voren. Zijn vraag is of gedeputeerde staten hierover van gedachten is veranderd. Gegeven de grote schaarste aan woningen, juicht hij het onderzoeken van permanente bouw op daartoe geschikte locaties toe.
Het belangrijkst vindt de heer **Van Gilse** (VVD), de sociaalmaatschappelijke impact van de beoogde toename van het aantal dorpsbewoners. Hij is daarom benieuwd naar de oplossingen van gedeputeerde staten voor de te verwachten druk op alle voorzieningen. Ten slotte vraagt hij zich af hoe het verder moet met de eventuele huisvesting van spoedzoekers in Balkweiterhoek, gegeven de nu ontstane situatie. Hij benadrukt dat er bij de realisatie van dit soort gevoelige functies in samenspraak gezocht moet worden naar oplossingen en dringt aan op goed overleg.

> De heer **Van den Berg** (JA21) wil een antwoord op de door hem geformuleerde kernvraag of dit haalbaarheidsonderzoek goed genoeg is er mee door te gaan of te stoppen.

De heer **Van Gilse** (VVD) antwoordt dat hij graag de antwoorden op zijn gestelde vragen afwacht.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vindt dat de provincie falend migratiebeleid op Europees en nationaal niveau niet af moet schuiven op kwetsbare wijken in Noord-Hollandse gemeenten. De provincie zou de belangen van kwetsbare burgers moeten beschermen en zich niet moeten opstellen als uitvoerder van nationaal overheidsbeleid. Ze stelt een aantal vragen.
1. Waarom is een nieuw haalbaarheidsonderzoek noodzakelijk nadat een eerder onderzoek negatief had geadviseerd?

> Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of Forum voor Democratie, statushouders en spoedzoekers ook tot kwetsbare burgers rekent.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) antwoordt dat Form voor Democratie eerst kijkt naar de belangen van de eigen bewoners en daarna naar die van anderen. Zij vervolgt haar vragen.
2. Welke definitie van haalbaarheid hanteert de provincie: is dat een zuiver technisch op te lossen probleem of wordt er ook gekeken naar draagkracht van en draagvlak onder de lokale bevolking?
3. In hoeverre is de provincie bereid om rekening te houden met de bezwaren van de lokale bevolking en haar vertegenwoordigers? Anders geformuleerd: is de provincie van mening dat de eisen van Brussel altijd voorrang hebben op het welzijn van de bevolking van Noord-Holland,

Zwaagdijk-West in het bijzonder?

De heer **De Moel** (PVV) concludeert dat er noch bij de bewoners noch bij de gemeente Medemblik draagvlak is voor het plan. Hoewel er meerdere doelgroepen benoemd worden, vreest de PVV dat statushouders voorgetrokken gaan worden in dit plan. Hoewel de provincie hoog opgeeft over participatie, bestaat er geen draagvlak voor dit plan. Hij adviseert de provincie om bij het Rijk te pleiten voor een strenger migratiebeleid omdat de samenleving ontwricht wordt.

Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat de woningnood hoog is en er snel woningen bij moeten voor statushouders en spoedzoekers. Zij zegt dat het proces bij Zwaagdijk-West momenteel niet de schoonheidsprijs verdient. Zij juicht het toe dat de gedeputeerde in gesprek wil gaan met de gemeente Medemblik en inwoners om tot oplossingen met draagvlak te komen. Door haar wordt gevraagd met welke intentie de gedeputeerde de gesprekken ingaat; wanneer die gehouden gaan worden en hoe provinciale staten op de hoogte worden gehouden. Voorts wil zij weten waarom er eerst ingezet wordt op flexwoningen en daarna pas op permanente woningen. Hierdoor kunnen belangrijke randvoorwaarden pas na vijftien jaar gerealiseerd worden terwijl veel kosten wel gewoon gemaakt moeten worden. De vraag is of procedures verkort worden nu er sterke weerstand is tegen dit plan. Het lijkt haar beter om in te zetten op een permanente woonwijk met goede voorzieningen alle doelgroepen, ook die uit de regio. Zij verneemt graag of er ruimtelijke beperkingen zijn voor permanente bouw.
Zij vraagt ook om bevestiging van het uitsluiten van het bouwbedrijf dat verbonden is aan het bureau dat dit haalbaarheidsonderzoek heeft uitgevoerd, voor de uitvoering van de bouwopdracht, teneinde belangenverstrengeling te voorkomen. Tot slot wil zij duidelijkheid over het verschil tussen het voorliggende haalbaarheidsonderzoek en het rapport van de woningbouwcorporaties. Wordt er in het haalbaarheidsonderzoek niet te optimistisch gerekend met informatie van goedkope aanbieders en voorbijgaan aan voorzieningen die noodzakelijk zijn om een leefbare situatie te creëren?

De heer **Van den Berg** (JA21) refereert aan een motie die gedeputeerde staten de opdracht gaf om de opvang van statushouders nader te onderzoeken en terwijl Forum voor Democratie dacht dat er een constructief gesprek met de gemeente Medemblik was gestart, was er ondertussen een haalbaarheidsonderzoek begonnen. Gelet op het haalbaarheidsonderzoek en de financiële impact komt hij tot een aantal vragen.
Wie betaalt de rekening van dit project en wat betekent dat voor de provinciale begroting? Hoe gaat de communicatie verbeterd worden en provinciale staten als eerste geïnformeerd worden over de stand van zaken? Is het plaatsen van een buurtaccu met Liander besproken, wat zijn de kosten en wordt nu alles op alles gezet om deze specifieke woningen te realiseren terwijl andere gebieden achterblijven?
Hij merkt op dat zorgen over geluidsbelasting, ontsluiting, zorg, onderwijs en openbaar vervoer zwaarwegend zijn voor zijn fractie. Ook over de relatie tussen Rotteveel M4 en Flexwonen-NH plaats hij een kritische opmerking. Dit riekt naar een slager die zijn eigen vlees keurt. Hij maakt duidelijk dat Forum voor Democratie tegen het negeren van de wens van de dorpsraad en de democratisch gekozen gemeenteraad is. Van de VVD wil hij weten of zij, conform hun landelijk verkiezingsprogramma, tegen het met voorrang toewijzen van sociale huurwoningen aan statushouders in Zwaagdijk-West zijn.
Aan BBB vraagt hij of zij, conform hun landelijk verkiezingsprogramma, van oordeel zijn dat

realisatie van dit plan qua aantallen bewoners leidt tot een gebalanceerde verdeling tussen vluchtelingen en statushouders en de huidige bewoners van Zwaagdijk-West. Hij sluit af met de opmerking dat JA21-Noord-Holland weet welke keuze gemaakt moet worden indien er geluisterd moet worden naar de mensen in de regio en in de wijk, de bewoners van Zwaagdijk-West en het democratisch genomen besluit van de gemeenteraad van Medemblik.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) merkt op de SP niet tegen de opvang van statushouders en spoedzoekers is. Ze constateert echter dat er, niet voor het eerst, geen afstemming met bewoners is geweest. Zij concludeert dat de vooruitzichten voor dit plan ongunstig zijn. Daarom zegt zij voor nu dat het plan op deze locatie onhaalbaar is.

> De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de SP het opportuun vindt om kwetsbare mensen die opgevangen moeten worden te mengen met een kwetsbare woonwijk.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) benadrukt dat zij pleit voor een goede balans. Vandaar haar conclusie dat het plan in deze vorm niet uitgevoerd moet worden.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt of gedeputeerde staten de verhouding van 360 nieuwe bewoners tegenover 500 oorspronkelijke bewoners verantwoord vindt. Zijn partij vindt dit onverantwoord.

De heer **Dijk** (CDA) wil weten hoe de communicatie met de werkgroep en de dorpsraad is geweest. Daarnaast wil hij weten of GS het advies uit het onderzoek overneemt. Graag hoort hij een reflectie van de gedeputeerde op het proces dat geleid heeft tot ontevreden bewoners die dreigen de barricades op te gaan en een gebrek aan vertrouwen in de provincie. Kan het zijn dat de gedeputeerde te voortvarend aan de slag is gegaan met opvang en huisvesting van statushouders en daarbij de dorpsraad en bewoners te weinig heeft meegenomen? Nu de gemeente en twee woningbouwcorporaties niet willen meewerken aan de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek, is het CDA er geen voorstander van om hier een provinciaal inpassingsplan van te maken en de gemeente buitenspel te zetten.
De heer **Dijk** (CDA) wil weten of winkels en openbaar vervoer geen belangrijke voorzieningen zijn voor het voorliggende plan. Hij vraagt ook of tijdelijke huisvesting, ook in andere gemeenten, mogelijk is op voormalige agrarische gronden waar nu niet op gebouwd mag worden. Alvorens te bepalen of het voorliggende plan door moet gaan of niet, wil het CDA weten of de gemeente Medemblik voldoende doet om de huisvesting van statushouders te realiseren. Hij sluit af met de oproep om, ongeacht de uitkomst, er alles aan te doen om het vertrouwen van de dorpsraad, gemeente en werkgroep in de provincie te herstellen.

De heer **Vonk** (PvdA) ziet graag dat de provincie invulling geeft aan de opgave om woningen te realiseren. Hij is blij met de aankondiging van de gedeputeerde om met gemeenten en bewoners in gesprek te gaan en vraagt of er zicht is op alternatieve locaties binnen de gemeente Medemblik. Daarbij merkt hij nadrukkelijk op dat uitstel vanwege alternatieve locaties niet moet leiden tot afstel.

Statenlid **Freeman** (GL) juicht het toe dat de gedeputeerde in gesprek gaat met Medemblik en overige Westfriese gemeenten om locaties voor flexwoningen te inventariseren. Hij vraagt specifiek om bijzondere aandacht voor de gevolgen voor de natuur. Ook wijst hij op de positieve

neveneffecten van de huisvesting van statushouders, zoals het vrijkomen van opvangplekken in asielzoekerscentra en de zo gewenste verdere integratie van deze statushouders in de samenleving.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) memoreert de grote woning- en opvangopgave én de behoefte aan veel woningen om schrijnende gevallen te voorkomen. Realisatie van flexwoningen onderschrijft zij, onder de voorwaarde van draagvlak bij alle betrokken partijen. Zij verneemt graag wat de gemeente Medemblik nodig heeft om mee te werken aan dit plan. Voorts pleit zij ervoor om aan de gemeente Medemblik duidelijk te maken dat van iedereen een bijdrage wordt verwacht en de provincie het niet op haar gemunt heeft.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt aan mevrouw **Buit** (ChristenUnie) om in haar positiebepaling mee de nemen dat de gemeentelijke wethouder de beoogde locatie ongeschikt acht.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) benadrukt dat er sprake is van een grote opgave waar iedereen een bijdrage aan moet leveren. Daarom is zij benieuwd naar de plannen en bijdrage van Medemblik.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of mevrouw **Buit** (ChristenUnie) het met hem eens is dat er geen mogelijkheden zijn om dit plan te realiseren.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) antwoordt dat zij niet vindt dat het plan hoe dan ook doorgedrukt moet worden. Zij vindt echter niet dat het gesprek niet aangegaan moet worden over hetgeen wél kan.
Zij adviseert gedeputeerde staten om beloften schriftelijk vast te leggen teneinde de burger vertrouwen te geven en te voorkomen dat plannen zomaar gewijzigd worden. Van gedeputeerde staten wil zij weten of flexwoningen ook ingezet kunnen worden voor ouderen om daarmee de doorstroming te bevorderen. Afsluitend zegt zij dat binnen de context van de grote opgave, kwetsbare burgers, waaronder statushouders en spoedzoekers, beschermd moeten worden.

De heer **Bonekamp** (Volt) vindt dat de bredere zoektocht naar locaties er niet toe moet leiden dat de realisatie van de flexwoningen wordt vertraagd. Gegeven het verloop van het gehele proces, vindt hij de weerstand van de bewoners begrijpelijk. Deze moet op de juiste wijze te worden ondervangen.
Ten aanzien van de voorzieningen vraagt hij om de blik ook te richten op het goed bereikbare Hoorn.
Hij vraagt ten slotte of gedeputeerde staten ook van mening zijn dat het nieuwe onderzoek dat West-Friesland wil doen, niet moet resulteren in onnodige vertraging over een besluit voor de onderhavige locatie.

Het is *22.10* uur en de **voorzitter** vindt het belangrijk om de behandeling van het actuele agendapunt af te ronden. Zij inventariseert bij de woordvoerders of een uitloop van de vergadering met maximaal 25 minuten mogelijk is. De woordvoerders maken hier geen bezwaar tegen.
De **voorzitter** inventariseert ook of er sprekers zijn voor agendapunt 8a. Haar conclusie is dat het punt doorgeschoven mag worden naar de volgende vergadering van de commissie Ruimte.

Aan het statenlid **Freeman** (GL) vraagt de **voorzitter** of de door het statenlid aangemelde rondvraag, schriftelijk gesteld kan worden. Het statenlid **Freeman** (GL) stemt hiermee in en gedeputeerde **Rommel** belooft de vraag op de dag na de vergadering te beantwoorden.
Het statenlid **Hollebeek** (PvdD) en de **voorzitter** spreken af dat het statenlid een vraag over de Oostflank Purmerbos, schriftelijk zal stellen.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) kondigt aan de dat zij contact zal opnemen met statenlid **Hollebeek** over het Purmerbos.

Eerste termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Beemsterboer** kondigt een dusdanige beantwoording van de vragen aan waardoor hij niet op alle detailvragen hoeft in te gaan. Hij is blij met de breed uitgesproken zorgen over de woningnood. Dit duidt op grote bereidheid om tot oplossingen daarvoor te komen. De oproep vanuit de Staten om daarbij ook te kijken naar de eigen provinciale locaties plaatst hij in dat kader.
Hij benadrukt dat niet alleen statushouders maar ook jongeren en ouderen die op zoek zijn naar geschikte huisvesting deel uit kunnen maken van de groep spoedzoekers.
Kijkend naar de huidige situatie, ziet hij dat na het afhaken van de gemeente en de corporaties, onder druk van de grote vraagstukken, de zoektocht naar provinciale locaties is voortgezet en het haalbaarheidsonderzoek is doorgezet, Hier is de commissie reeds uitgebreid op ingegaan.
De gedeputeerde zou hier niet veel meer over willen zeggen. Logischer lijkt het hem om vanuit de brede wens om de woningnood op te lossen en snel te bouwen, met alle betrokkenen, en ook de regio West-Friesland, te onderzoeken wat er wél mogelijk is. Daarbij zal onderzocht worden hoe de nu onderzochte locatie kan bijdragen aan het oplossen van de woningnood door sociale huurwoningen die beschikbaar komen voor spoedzoekers. In dit verband zal het begrip spoedzoekers nader gedefinieerd worden.
De gedeputeerde vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie.
Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden.

Commissaris van de Koning **Van Dijk** maakt duidelijk dat het bedrijf dat de consultancywerkzaamheden heeft geleverd, geen enkel recht kan doen gelden op het bouwen van de woningen. Voor het doen van het haalbaarheidsonderzoek is voor deze partij gekozen omdat die eerder dergelijke woningen had gebouwd op andere plekken.
De heer **Van Dijk** benadrukt ook dat de start van het onderzoek gericht was op de inzet van provinciegrond voor flexwoningen. Dat verliep best goed totdat de gemeente en corporaties afhaakten. Daarna heeft de provincie het onderzoek afgemaakt. Dit laat onverlet dat een groot deel van de in de commissie gestelde vragen in de gemeenteraad van Medemblik gesteld en beantwoord moeten worden. Dit globaal haalbaarheidsonderzoek geeft daar uiteraard geen antwoorden op.
De heer **Van Dijk** wijst erop dat er geen volwaardig haalbaarheidsonderzoek is van de corporaties. De gevraagde vergelijking van cijfers is dus niet mogelijk. Het is altijd de bedoeling geweest om een gewogen oordeel voor te leggen aan de Staten. Met klem wijst de heer **Van Dijk** erop dat het nooit de bedoeling is geweest om zomaar ergens woningen te bouwen. Hij zegt ook dat gedeputeerde **Beemsterboer** treedt in de verantwoordelijkheid van zijn voorganger en dat er niet

afgeweken wordt van eerder gemaakte afspraken.
Afrondend benadrukt hij dat het hier gaat om spoedzoekers en dat zijn mensen die recht hebben om in de gemeente te wonen.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de voorliggende vraag is of de provincie het genomen besluit van de gemeente Medemblik gaat 'overrulen. Graag verneemt hij een reactie van de commissaris daarop.

De heer **Van Dijk** antwoordt dat hij de geschiedenis van het haalbaarheidsonderzoek wilde aangeven. Verder wordt er gevraagd om ruimte om het gesprek met alle betrokkenen aan te gaan. Fracties mogen aangeven of zij die ruimte geven of niet.

De heer **Nijkamp** (BBB) houdt vol dat er sprake is van belangenverstrengeling tussen Rotteveel M4 en Flexwonen-NH. De zoon van de eigenaar van Rotteveel M4 is immers directeur van Flexwonen-NH.

Commissaris **Van Dijk** herhaalt dat er geen sprake is van belangenverstrengeling omdat het bureau een consultancy-opdracht heeft gekregen maar geen bouwopdracht krijgt. Er komt een openbare aanbesteding indien het tot een bouwopdracht komt.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vraagt aan het college om toe te zeggen dat het project stopt indien de bezwaren van bewoners aanhouden.

De heer **Van Dijk** kan dit niet toezeggen omdat het besluit tot stoppen door de Staten genomen moet worden.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt wat er waar is van het bericht dat gedeputeerde **Beemsterboer** een gesprek heeft gevoerd met de bewoners en daarin heeft gezegd dat het plan voor 120 woonunits met statushouders van tafel is. De heer **Beemsterboer** zou wel aan de slag willen gaan met een woonwijk waarin starters en jonge gezinnen uit de buurt een huis kunnen kopen.

De heer **Beemsterboer** zegt dat dit bericht niet klopt. Hij heeft wel een telefoongesprek gehad met de **voorzitter** van de dorpsraad en beloofd om contact met hem op te nemen na een gesprek met gedeputeerde staten én provinciale staten om met de dorpsraad te bespreken wat er wel mogelijk is.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt hoe dit bericht dan de wereld in is gekomen.

De heer **Beemsterboer** zegt dat hij wellicht te voortvarend heeft gereageerd op een verzoek om telefonisch contact op te nemen. Hij realiseert zich dat dergelijke gesprekken kunnen leiden tot verkeerde verwachtingen, zeker wanneer die terechtkomen bij een gemeenteraadsfractie.
Hij trekt hieruit de les om niet te veel mensen te spreken alvorens de Staten gesproken te spreken.

De **voorzitter** vraagt aan de fracties om in de tweede termijn aan te geven of de gedeputeerde van hen de ruimte krijgt om het gesprek aan te gaan.

Tweede termijn Provinciale Staten

De heer **Nijkamp** (BBB) geeft de gevraagde ruimte onder de voorwaarde van zo breed mogelijke participatie.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft de ruimte om in gesprek te gaan.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) geeft geen ruimte.

De heer **De Moel** (PVV) vraagt of de woningen voor de termijn van tien jaar worden gebouwd.

Mevrouw **Berkvens** (D66) is benieuwd naar de uitkomst van de gesprekken.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) wacht de gesprekken af.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) geeft de ruimte.

De heer **Dijk** (CDA) geeft de ruimte onder de voorwaarde dat alles gedaan wordt om het vertrouwen te herstellen.

De heer **Vonk** (PvdA) is blij met het initiatief van gedeputeerde **Beemsterboer** om het gesprek aan te gaan.

Statenlid **Freeman** (GL) geeft de ruimte voor het gesprek en vraagt aandacht voor het groen. Binnenstedelijk bouwen heeft zijn voorkeur boven bouwen in het groen.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) geeft alle ruimte onder de voorwaarde van een goed participatietraject.

De heer **Bonekamp** (Volt) geeft de ruimte.

Tweede termijn Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde **Beemsterboer** acht het – reagerend op de heer **De Moel** (PVV) – verstandig om geen termijn te noemen, met het oog op de nog te voeren gesprekken.

10 Sluiting

De **voorzitter** maakt de balans op en zegt dat de vergadering begon met een technische briefing over het IMPI.
In de Provinciale Statenvergadering van 2 oktober zal de tweede begrotingswijziging geagendeerd worden en de voortgang van de ontwikkelingen in Zwaagdijk-West komt terug in de commissie Ruimte. Agendapunt 8a, het afdoen van motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening schuift door naar de volgende commissievergadering. Agendapunt 9, rondvraag gedeputeerde Rommel wordt schriftelijk beantwoord.

Om *22.35* uur sluit de **voorzitter** de vergadering.

835

840

Provincie Noord-Holland

Onderwerp	Portefeuille houder	Behandeld in	datum	Behandel in	Inhoud	Stand van zaken
Haalbaarheids-onderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West		Ruimte	11-09-2023	Ruimte	Gedeputeerde Beemsterboer vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie. Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden.	
Eindresultaat Urgentieconferentie en gevolgen voor de Noord-Hollandse OV-concessies	Olthof, J.	Interimcommissie	26-06-2023	Ruimte	Om de prijsstijging van 11% te compenseren is een budget van 5 miljoen structureel nodig. Daarom is in een eerder stadium de discussie met de NS en Transdev gestart om beter en ander OV t leveren. Binnenkort vinden gesprekken hierover plaats met gemeentebesturen en na de zomervakantie komt GS hierop terug.	
Afdoeningsvoorstel motie 75-2020	Olthof, J.	M&B	20-02-2023	Ruimte	Gedeputeerde Olthof op de vraag van de heer Klein (CU): Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van te voren duidelijkheid over eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont. Wellicht dit jaar nog.	
Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)	Olthof, J.	M&B	20-02-2023	Ruimte	De viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt. Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen.	Dit komt terug bij de vaststelling iNHi.
Mondelinge vragen inzake Opheffen bushalte verzorgingshuis	Olthof, J.	PS	19-12-2022	Ruimte	Gedeputeeerde Olthof: Ja, er is een betaalbaar alternatief. Mensen die slecht ter been zijn, kunnen ook de Wmo-taxi bestellen. Daar kunnen ze ook een kaart voor krijgen bij Gooi en Vechtstreek. De kosten van Wmo-taxi's zijn vergelijkbaar met de kosten voor het openbaar vervoer. Ik zal het nog wel met de collega's ook van Gooi en Vechtstreek, met de gemeente, nog eens een keer bespreken om te kijken of dat nog een keer extra onder de aandacht gebracht kan worden.	Beantwoording zal spoedig volgen.
Gebiedsgerichte ontheffingen in het	Rommel, E. Kocken, R.	RWK	07-06-2021	Ruimte	Gedeputeerde Rommel heeft met gemeenten en woningbouwers overlegd over een betere bescherming van specifieke soorten. De eenmalige gebiedsaanpak wordt geëvalueerd en er wordt een monitoringsplan	

kader van de Wet natuurbescherming					opgesteld. Dit wordt later met PS gedeeld worden. Zodra er meer zicht ontstaat op de afronding van de evaluatie, wordt PS hierover geïnformeerd.	
Wensen en bedenkingen Verstedelijkings-strategie MRA	Rommel, E.	RWK	07-06-2021	Ruimte	Toegezegd wordt om met gedeputeerde Olthof de wens van de PvdA te bespreken om indien er bruggen over het IJ worden aangelegd, ook een OV-rail- of tramverbinding aan te leggen naar dit gebied, evenals de functiewijziging op de Achtersluispolder/Havenstad, mits de randvoorwaarden in acht genomen worden en de nautische en maritieme ruimte in het havengebied geborgd is.	
Wensen en bedenkingen Verstedelijkings-strategie MRA	Rommel, E.	RWK	07-06-2021	Ruimte	Toegezegd wordt in het 3e concept van het MRA op de volgende punten aan te passen c.q. duidelijker te maken: - de tekst dat GS niet voornemens is om bedrijventerreinen te verplaatsen voor woningbouw, maar als er plaatsen vrijkomen op bedrijventerreinen door vertrek van bedrijven, deze dan beschikbaar zijn voor andere functies - dat met de tekst over 'regio' en 'MRA' hetzelfde wordt bedoeld, - de relevante tekst over deelname aan het platform Ruimte door Hoogheemraadschap AGV met het oog op de waterbuffering.	GS is geen penvoerder van de Verstedelijkings strategie MRA. Bij het 3e concept kan dit terugkomen.
Monitoring Aardkundige monumenten	Loggen, C.	PS	22-10-2020	Ruimte	Mw. Van Wijnen (GL): Onze motie aardkundige monumenten heeft ook een positief pre advies. Vragen die over waren gebleven uit de commissiebehandeling. Er zijn wat kleine gebiedjes uit die aardkundige monumenten verdwenen. Die zijn niet opgenomen in het BPL en niet in NNN. Dat willen we graag monitoren. Als de toelichting een toezegging kan worden dan trekken we de motie wellicht in. Gedeputeerde Loggen zegt dit toe.	
Onderzoek tegengaan verrommeling en verkrotting kassen	Loggen, C.	PS	22-10-2020	Ruimte	De VVD vraagt ook hoe Gedeputeerde Staten omgaan met het tegengaan van verrommeling en verkrotting van kassen et cetera, nu de Ruimte-voor-ruimteregeling wordt beperkt. Het is wel wat huiswerk, maar ik zou hier ook een onderzoek naar willen doen. Het is een specifieke problematiek, die op een aantal plekken in de provincie voorkomt. Ik zou daar graag met een onderzoek komen. Hoe kunnen we daar het meest effectief mee omgaan?	

Provincie Noord-Holland

Verkenningen discussielocaties	Loggen, C.	RWK	29-09-2020	Ruimte	Gedeputeerde Loggen geeft aan dat er voor Castricum, Uitgeest, Wijdemeren en Schagen verkenningen worden gedaan. Zodra die helder zijn, zullen ze ter kennisname met PS worden gedeeld. … Gedeputeerde stelt de volgende afspraak voor. Als uit de verkenning blijkt dat de regels in de Omgevingsverordening goed gevolgd zijn en niet leiden tot een verandering, dan hoeft die discussie zijns inziens niet opnieuw gevoerd te worden. Op het moment dat die wel tot verandering leidt, komt gedeputeerde daar bij PS op terug. De heer Voskuil (PvdA) geeft aan dat de Omgevingsverordening ook voor PS een leerproces is. Hij zou het waarderen als gedeputeerde het vanuit dat perspectief beschouwt. Zou hij er derhalve ook een half A'4tje aan kunnen wijden als er geen wijzigingen zijn, zodat PS zich de termen uit de Omgevingswet en -verordening een beetje eigen kunnen maken? Gedeputeerde Loggen gaat daarmee akkoord, mits PS hem toestaan dat hij dat in geval van geen verandering enkel informatief doet. Ingeval zich wel een verandering voordoet zal gedeputeerde PS actief informeren. Dan ontstaat het gewenste onderscheid.	

Provincie Noord-Holland

Lijst Moties commissie Ruimte 11-09-2023

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Status	Fractie	Portefeuillehouder	Datum PS	Stand van zaken GS
Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid.	PS verzoekt het college om: - de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit.	M256-2022	Aangenomen	PvdA, GroenLinks.	Olthof, J.	19-12-2022	05-06-2023 Door de uitvoerder van het contract voor reclame-uitingen (OFN) is bezwaar gemaakt tegen deze motie. GS hebben op 5 april 2023 naar de uitvoerder (OFN) gereageerd. PS zijn hierover per brief geïnformeerd (ingekomen stukken april 2023). Deze stukken worden geagendeerd

							voor een commissie zodra de nieuwe commissies gevormd zijn. Het voornemen is om bij de ingang van het nieuwe contract per 1 januari 2024 de wijziging door te voeren. 21-04-2023: uit besluitenlijst GS 4-4-2023: Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de

							provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst.

							De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan GS verstuurd. Besluit GS: 1. Te reageren op het bezwaar dat contractant OFN maakt in reactie op motie 256-2022 middels bijgevoegde brief 2. PS hierover te informeren middels brief. 25-01-2023: Het besluit is

							doorgegeven aan de exploitant. In de media is veel aandacht geweest voor deze motie. In januari zijn aanvullende Statenvragen (3) gesteld. Er is een afspraak gemaakt met de exploitant om de gevolgen van Motie te bespreken (30/01). De exploitant en haar onderaannemer hebben een brief met bezwaren

							gestuurd aan GS (19/01). Er is een juridische toets uitgezet, welke wordt meegenomen in het gesprek met de exploitant op 30/01.
Motie Een veiligere rijksweg N9	PS verzoeken GS: - Zowel bij Rijkswaterstaat als het Rijk aan te dringen op infrastructurele maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan het terugdringen van het aantal	M192-2022	Aangenomen	CDA, VVD, JA21	Olthof, J.	14-11-2022	05-06-2023 Zowel bij het Rijk (ministerie en kamerleden) als bij Rijkswaterstaat wordt bestuurlijk, ambtelijk en via public affairs continu aangedrongen op infrastructurele

	verkeersongevallen op de N9 en hierbij aan te geven dat zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten van Noord-Holland het Rijk verzoeken om de uitkomsten van de motie De Pater-Postma en Dijkstra een verder inhoudelijk vervolg te geven.						maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan de verkeersveiligheid op de N9. 19-01-2023 Een bestuurlijk overleg wordt voorbereid om de inhoud van de motie met het ministerie te bespreken. De Tweede Kamer heeft op 28 november een nieuwe motie aangenomen aangaande de N9, mede op aandringen van

							de provincie. Hierin verzoekt de Kamer het kabinet in samenwerking met de provincie Noord-Holland te bezien welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken en de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de voorgenomen acties te informeren. Hierover vindt ambtelijk overleg plaats met het

							ministerie en wordt een bestuurlijk overleg voorbereid. Tevens zijn wij ambtelijk in gesprek met Rijkwaterstaat en de regiogemeenten over de uitvoering van kleine maatregelen op de N9 door Rijkswaterstaat.
Motie Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening	PS Verzoeken het college van GS om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van	M126-2022	Aangenomen	GroenLinks, PvdD, PvdA	Rommel, E.	04-07-2022	05-06-2023 Een brief aan PS over afdoening van de motie volgt begin juni. 16-06-2023:

	boeren en tuinders te consulteren als de provincie input zoekt voor wijzigingen die doorgevoerd gaan worden in de omgevingsverordening						uit GS-besluitenlijst d.d. 13-06-2023: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer

							hoe invulling is gegeven aan deze motie. Besluit GS: 1. De brief aan Provinciale Staten te verzenden 2. Provinciale Staten te verzoeken motie M126-2022 als afgedaan te beschouwen. 24-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 Geen wijzigingen 22-08-2022 Bij de volgende actualisatie van de

							Omgevingsverordening zullen wij de verschillende landbouworganisaties betrekken.
Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen.	M53-2022	Aangenomen	PvdD, SP	Rommel, E.	23-05-2022	05-06-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. De verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek

							in de tweede helft van 2023 aan PS kunnen worden voorgelegd. 20-01-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. 25-10-2022 Geen wijzigingen. 22-8-2022 De motie Meerdere pilots verruiming

							Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) wordt uitgevoerd op basis van de resultaten van het onderzoek “Burgerwoning en in het landelijkgebied ” dat de provincie laat uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardproce dure bij grote	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg)	M37-2022	Aangenomen	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	Olthof, J.	07-03-2022	05-06-2023 In september 2022 is een tussenevaluatie van vijf lopende bouwteams

infrastructurele projecten	de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen - Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om						gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). PS zullen uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 per brief geïnformeerd worden over de uitkomst van deze tussenevaluatie. De motie zal worden afgedaan na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg), voorzien in 2025. 24-01-

	zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.						2023 Geen wijzigingen 18-10-22 Geen wijzigingen. 11-8-2022 In september 2022 is een tussenevaluatie van 5 lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). De verwachting is dat de resultaten van deze tussenevaluatie begin 2023 met PS kunnen

							worden gedeeld. 1-6-2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.
Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de	M7-2022	Aangenomen	JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD	Olthof, J.	31-01-2022	05-06-2023 Geen wijzigingen 24-01-2023 Geen wijzigingen. 24-10-2022 Geen wijzigingen. 09-08-2022 Motie betreft een voorstel

	mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.						dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerking sfase van de Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)
Motie bij de begroting jongerenperspe	PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de	M216-2021	Aangenomen	PvdA, CDA, SP, PvdD, DENK	Olthof, J.	08-11-2021	05-06-2023 De scholierenchallenges hebben

ctief op bereikbaarheid	jongeren van de NJR jongerendag over mobiliteit • Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget en de ambities van provincie Noord-Holland.						inmiddels plaatsgevonden. Binnenkort volgt een afdoeningsvoorstel. 19-01-2023 Geen wijzigingen 31-10-2022 Aan deze motie is deels uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript gemaakt dat met de provincie is gedeeld.

							Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op bereikbaarheid wordt nu op een andere manier

							gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid. Zodra de scholieren

							challenge heeft plaatsgevonden en de resultaten bekend zijn, volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie. Dit is naar verwachting in Q2 2023. 07-09-2022 Aan deze motie wordt uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript

							gemaakt dat met de provincie is gedeeld. Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op

							bereikbaarheid wordt nu op een andere manier gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van

							het provinciaal mobiliteitsbeleid. Nadat de challenges hebben plaatsgevonden, worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd (medio 2023). 19-04-2022 De provincie is in gesprek met het bestuur van de NJR. De jongeren die deelnamen aan het debat over mobiliteit op 10 november 2021 komen uit verschillende delen van de

							provincie en het bestuur heeft hun contactgegevens helaas niet beschikbaar. Van het debat is wel een transcript gemaakt dat met de provincie wordt gedeeld zodra de NJR deze beschikbaar heeft. Vervolgens wordt gekeken of op basis van dit transcript contact kan worden gelegd met de debaters en/of dat er lessen

							uit het debat getrokken kunnen worden voor het provinciaal mobiliteitsbelei d. 11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplo ssingen die zijn opgehaald tijdens de NJR jongerendag. De inhoudelijke gesprekken over deze oplossingen en hoe ze meegenomen kunnen worden

							in het provinciale mobiliteitsbeleid moeten nog plaatsvinden.
Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten	PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: - Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd	M167-2021	Aangenomen	VVD, D66, PvdA	Olthof, J.	13-09-2021	05-06-2023 De pilot PlasticRoad is meegenomen in het projectdeel N247 Noord. Het onderzoek naar de grondgesteldheid vergt iets meer tijd dan voorzien. Op basis van de huidige planning zal medio 2024 de uitvoering starten. De oplevering

	concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is						wordt begin 2026 voorzien. 24-01-2023 De stand van deze motie is dat dit meegenomen wordt bij de doorstart van het projectdeel N247 Noord. 24-10-2022 Er wordt gewerkt aan de snelle doorstart van N247-Noord, waarin de PlasticRoad in het fietspad is voorzien. Op basis van de planning zal begin 2024 de uitvoering starten van het

							noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. Oplevering wordt voorzien in 2025. 15-08-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. Op basis van de laatste planning zal in 2024 de uitvoering starten van het

							noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. 20-04-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De gewijzigde aanpak van het totale project N247 wordt

							naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 gepresenteerd. Dan is ook meer duiding te geven over de uitvoering van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247. 28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen

							worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht.
Motie Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum	PS verzoekt het college: (Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations	M4-2021	Aangenomen	PvdA, SP, DENK, VVD, CU, JA21, PVV	Olthof, J.	01-02-2021	05-06-2023 Er is bestuurlijk overleg geweest waarbij NS heeft aangegeven dat de loketten niet meer behouden kunnen worden. NS heeft op verzoek van gemeenten en provincie beloofd op zoek te gaan

	Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.						naar andere manieren om service aan de reizigers te kunnen bieden. Onlangs is op station Alkmaar hiervoor een pilot opgestart. De motie kan worden afgedaan. 19-01-2023 NS heeft eerder in een bestuurlijk overleg afgesproken op zoek te gaan naar creatieve/alter natieve oplossingen voor het verdwijnen van

							de publieksbalies. Er loopt nu een pilot op station Alkmaar waarbij reizigers via een videoscherm NS-medewerkers vragen kunnen stellen. De resultaten van deze proef worden medio februari 2023 verwacht en bepaalt ook of deze proef verder wordt uitgerold. De resultaten willen we graag afwachten,

							omdat dit relevant is voor beantwoording en daarmee het kunnen afdoen van de motie. 31-10-2022 NS heeft in een bestuurlijk overleg met de wethouders van Alkmaar, Hoorn en gedeputeerde Olthof aangegeven nog op zoek te willen gaan naar andere oplossingen nu de servicebalies op de stations van Alkmaar, Hoorn en

							Hilversum verdwijnen. Het idee is nu om als proef een digitaal scherm te plaatsen op station Alkmaar. Mensen die vragen hebben over de dienstregeling , kunnen via aanraking van het scherm in contact komen met een medewerker van NS. Bij succes van de proef zal deze worden uitgebreid naar de andere

							stations. 18-08-2022 Er heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders van Alkmaar, Hoorn en NS. Gedeputeerde Olthof was hier ook bij aanwezig. We hebben daar ons ongenoegen nogmaals geuit over het sluiten van de servicebalies en met name over de wijze waarop dit is gecommunicee

							rd door NS. NS heeft aangegeven dat het besluit definitief is. Het kan niet meer worden teruggedraaid. Vervolgens hebben bestuurders er op aangedrongen of er nog ruimte is om te zoeken naar creatieve oplossingen (i.e. een servicebalie onderbrengen bij bijvoorbeeld de plaatselijke bloemist). NS heeft, na intern

							beraad, toegezegd hierover met ons de komende tijd het gesprek aan te gaan. 17-03-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 De Raad van Bestuur van NS heeft begin januari definitief een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations Alkmaar,

							Hoorn en Hilversum betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers die normaliter op het station of perron aanwezig zijn, verdwijnen. De Ondernemingsraad van NS wordt de komende maand nog in de gelegenheid gesteld om beroep aan te tekenen tegen dit besluit. De implementatie van de plannen

							zal naar verwachting in februari van start gaan. Gedeputeerde Olthof heeft begin 2022 een gesprek gehad met de Regiodirecteur van de NS. Er wordt binnen de NS, op verzoek van gemeenten en provincie, bekeken wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen tijdens de implementatie (bijv. specifieke oplossingen

							voor minder-validen, samenwerken met busvervoerder bij het aanbieden van reisinfo etc.). Medio februari zal NS hier meer duidelijkheid over kunnen geven. 03-11-2021 Op 28 oktober 2021 heeft gedeputeerde Olthof met de directie van NS gesproken. Afgesproken is om samen met de gemeente Hoorn en de

							gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. 23-06-2021 Er zijn nog gesprekken gaande tussen de Raad van Bestuur van NS en de vakbonden over het behoud van de loketfunctie. Na de zomer wordt er naar verwachting

							een besluit genomen of de loketfunctie op onder andere de in de motie genoemde stations daadwerkelijk verdwijnt. 17-03-2021 Op 15 april staat een gesprek gepland met Jeroen Olthof en regiodirectie van NS. Dan zal er gesproken worden over de sluiting van de loketten en ook over het voornemen van NS om de functie van procesleider op

							te heffen op o.a. station Haarlem
Optimaal onderhouden snelfietsroutes	PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst - daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	M187-2020	Aangenomen	D66, GroenLinks, CU, PvdA, PvdD	Olthof, J.	16-11-2020	05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023Geen wijzigingen. 18-10-2022 Geen wijzigingen 29-08-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve

							Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes

							apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als

							afgehandeld worden beschouwd. 19-04-2022: (idem als volgende actualisatie) 13-01-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse

							Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de

							herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve

							Mobiliteit. 10-11-2021: (idem als volgende actualisatie) 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021

							De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
Varende fietspaden	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbin	M185-2020	Aangenomen	D66, GroenLinks, CU, PvdA	Olthof, J.	16-11-2020	05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023

	dingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen						Geen wijzigingen. 18-10-22 Geen wijzigingen 29-8-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei door Provinciale Staten is vastgesteld, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse

	- of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn - Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.						veerverbinding en die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven." De vraag uit de motie 'of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding', is

							een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Het onderzoek wordt komende maanden uitgezet. Vanwege ambtelijk capaciteitsgebrek is dat helaas wat later dan eerst gedacht. We verwachten dat we medio 2023 aan Provinciale Staten kunnen terugkoppelen over het onderzoek. 19-04-2022 In de Actieagenda Actieve

							Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers

							behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Verwacht wordt dat op zijn

							vroegst in het vierde kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt

							dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt

							dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van

							het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS

							kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
Heroverweging Zijpe- en Hazepolder	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1. de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige	M148-2020	Aangenomen	PvdA, D66, CU, GroenLinks	Kocken, R.	22-10-2020	20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten

	natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse 2. PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK						uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het

							resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de

							verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden.

							Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Er ligt momenteel een plan van aanpak om de komende maanden deze motie af te ronden. Voor het eind van het jaar is er een antwoord naar PS. 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning

							Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en

							Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd

							gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende

							Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het

							laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om

							draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd. 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de

							gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020.
Weidevogels Zijpe	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen	M115-2020	Aangenomen	GroenLinks, PvdA	Kocken, R.	05-10-2020	05-06-2023 Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen

	in het verkenningstraject om een integrale afweging te maken tussen de ambities, opgaven en de begrenzing van het BPL in de gemeente Schagen. Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken.						wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan

							de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee

							kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment

							wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Na de verkenning Schagen kunnen de moties afgedaan worden. Hiervoor is reeds een plan

							van aanpak opgesteld en voor het eind van het jaar is de planning om PS te informeren over de bevindingen. 21-04-2022 De uitvoering van de motie hangt samen met de discussie over de verkenning van Schagen Oost. Na de meivakantie worden er 2 werksessies gehouden met betrokken partijen waar meningen en

							informatie met elkaar gedeeld en bediscussieerd gaan worden. Vanuit deze sessies zal een antwoord komen op de moties 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een

							faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden

							en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie

							(voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een

							voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in

							het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 05-07-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL

							valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing

							van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M148-2020.

Doorkijk agendering onderwerpen Commissie Ruimte

In de voorgaande periode werd in de commissies gewerkt met een lange termijn agenda/Strategische agenda. Met de bedoeling om inzicht te geven in en overzicht houden op besluitvorming op en voortgang van belangrijke thema's.

De eerste versie van een strategische agenda voor deze statenperiode wordt geformuleerd op basis van het uitvoeringsprogramma dat GS ontwikkeld vanuit het coalitieakkoord.

Zolang het uitvoeringsprogramma nog niet is vastgesteld werkt de griffie met een doorkijk naar de komende commissievergaderingen.

Concept planning commissie Ruimte	Okt 23	Nov 23	Jan 24	Feb 24	Mrt 24
Portefeuille Mobiliteit:					
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031	A-agenda				
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)		Technische Briefing	B-agenda		A-agenda
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling:					
Ontwikkelperspectief NOVEX NZKG	A-agenda				
NOVEX Groene Hart		B-agenda			
Uitvoeringsagenda NOVEX (voorjaar 2024)					x
Wijziging inhoud van de artikelen Omgevingsverordening NH		A-agenda			
Ontheffingsverzoek Twiskeweg		OVB b-agenda			
Wijziging werkingsgebieden & bijlagen ronde 2023-II Omgevingsverordening		B-agenda			

Portefeuille Wonen					
Volgt later					

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13050
Extern Zaak ID	2066790
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	4.a
Titel	A-stuk integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.

Provincie Noord-Holland

2023

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 5 september 2023

Onderwerp: integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031

Kenmerk: 2066790/2066811

Bijlagen: iMPI 2024-2031

1. Inleiding

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.

In deze voordracht vragen wij u:

- in te stemmen met de opname van een aantal investeringsmaatregelen in de studiefase;
- een aantal investeringsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase;
- een aantal investeringsmaatregelen te schrappen;
- de inhoud van het iMPI 2024-2031 vast te stellen.

In deze voordracht geven wij nadere uitleg over de kredietaanvragen van de maatregelen die naar de realisatiefase promoveren en de duurder wordende maatregelen, waarvoor een aanvullend krediet wordt aangevraagd. In overeenstemming met de Financiële Verordening zijn alle kredietaanvragen opgenomen in de voordracht van de Begroting 2024[1].

2. Beleidskader

De beleidskaders voor de langere termijn voor de provinciale infrastructuur liggen vast in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020-2023 en de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). Beide documenten worden momenteel geactualiseerd.

[1] In de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland 2019 (voordracht 90-2019) staat dat kredietaanvragen in de voordracht van de Begroting(-swijziging) worden opgenomen en niet in de voordracht (van de actualisering) van het iMPI. (De actualisering van) Het iMPI wordt voorafgaand aan de Begroting(-swijziging) in dezelfde vergadering van Provinciale Staten behandeld.

3. OPNAME EN PROMOTIE VAN INVESTERINGSMAATREGELEN

Voor het iMPI 2024-2031 stellen wij voor:

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen op te nemen in de studie-/planfase:

- alg-48 Voetgangersoversteken toevoegen bij vervangen VRI's;
- HOV-19 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Lisserbroek-Hoofddorp NS;
- N239-09 Tijdelijke maatregelen kruispunt N239-Agriport/Coppershorn;
- N242-29 Maatregelen N42, gedeelte N508-N241 (Nollenweg-Verlaat);
- N250-05 Uitritten N250;

de volgende vervangingsinvestering op te nemen in de studiefase:

- K18-05 – Vervanging – Westfriese sluis – onderdelen;

de volgende vervangingsinvesteringen te promoveren naar de planfase:
- K11a-01 – Vervanging – Vaarwegvak 22 – Broekervaart: 't Schouw – splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 – Trekvaart Schouw – Edam;
- K11b-01 – Vervanging – Vaarwegvak 23 – Trekvaart Schouw – Edam;
- VRI-programma – Vervanging – VRI's einde levensduur door iVRI's deel 1;

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase:
- alg-45 Kantmarkering fietspaden;
- N501-05 Reconstructie kruispunt N501-Redoute;

de volgende vervangingsinvestering te promoveren naar de realisatiefase:
- K20n-d-01 Vervanging – Vaarwegvak 1 Noordhollandsch Kanaal, Pontveer Westeinde – Koopvaardersschutsluis;

de volgende verbeter- en uitbreidingsinvesteringen te schrappen:
- N206-05 Smal fietspad N206, gedeelte Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg, omdat de onderzochte varianten niet haalbaar zijn;
- N206-06 Verharding fietspad N206, ged. nabij Woestduinweg-Vogelenzang, omdat het uitvoeren van onderhoud voldoende was;
- N242-24 Noordelijke ontsluiting Agriport, omdat de studie is uitgesteld tot 2028 en dan door de gemeente wordt uitgevoerd;
- N512-07 Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom), omdat er geen passende oplossing is die voor alle verkeersstromen een verbetering is;
- N525-06 Fietstunnel N525, strekken toeleidend fietspad, omdat het fietspad van het GNR is en de aanpassingen door het GNR worden uitgevoerd.

De maatregelen, waarvoor krediet wordt aangevraagd, zijn in de volgende paragraaf nader omschreven. In de iMPI-viewer staat een uitgebreidere omschrijving en de stand van zaken van alle verbeter- en uitbreidingsmaatregelen en van een aantal vervangingsmaatregelen.

4. DUURZAAMHEIDSMAATREGELEN

Bij de vaststelling van de NIKG 2020-2023 hebben uw staten besloten € 7.500.000 in te zetten voor extra duurzaamheidsmaatregelen bij infrastructurele projecten. In de NIKG 2024-2027 worden de meerkosten van het duurzaam uitvoeren van projecten uitgewerkt en wordt de keuze voorgelegd deze duurzame uitvoering als standaard te kiezen. Hiervoor worden dan geen aparte kredietaanvragen meer gedaan. Aangezien de NIKG 2024-2027 nog moet worden vastgesteld, worden in deze voordracht 2 duurzaamheidskredieten aangevraagd, die onder het besluit van de NIKG 2020-2023 vallen (zie 5e en 5h). Verder wordt bij project N247-16 Bereikbaarheid Waterland een deel van het fietspad als Plastic Road aangelegd (zie 5k), wat binnen het beschikbare krediet past.
Daarnaast worden 34 R-Nethaltes, die de komende 3 jaar worden vervangen, voorzien van sedum-dakbedekking. De kosten (circa € 400.000) worden uit het onderhoudsbudget betaald en daarom is hier geen kredietaanvraag voor nodig.

5. KREDIETAANVRAGEN

Zoals de Financiële Verordening voorschrijft, worden in de voordracht van de Begroting 2024 de kredieten (exclusief btw) voor de uitvoering van het iMPI aangevraagd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kredietaanvragen van maatregelen die promoveren naar de realisatiefase en kredietverhogingen van maatregelen die al in realisatie zijn.
In deze paragraaf geven wij een omschrijving van de maatregel, een korte financiële toelichting, de reden van de kredietaanvraag en de dekking van het krediet.
Door de huidige markt wordt voor alle kredietaanvragen het voorbehoud gemaakt dat niet met zekerheid kan worden gezegd of de gevraagde kredieten voldoende zijn. Voor iedere krediet-aanvraag wordt tot op zekere hoogte rekening gehouden met de onvoorspelbare markt in de risicoreservering. Het is echter niet uitgesloten dat in een later stadium extra krediet-verhogingen nodig zijn.
Bij projecten die bestaan uit meerdere maatregelen (bijvoorbeeld vervanging en verbetering/ uitbreiding) worden de kredieten separaat aangevraagd vanwege gescheiden dekkingsbronnen in de begroting. De toelichting van deze projecten is wel gebundeld.

De kredietbesluiten zijn in onderstaande tabellen samengevat.

project-nummer	BG2024 kredietbesluiten vervangingsinvesteringen	kredietsoort	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
19D03A-90	Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04)	wegen	17.525.000	5.000.000	22.525.000	2028	50
24BB-95	Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1	wegen	17.472.050	100.000	17.572.050	2026	15
K20n-d-01	Vervanging - Vaarwegvak 1 Noordhollandsch Kanaal	vaarwegen		4.000.000	4.000.000	2024	80
N247a-03	Vervanging - Dijksbrug (KW 25F-01)	wegen	1.600.000	1.100.000	2.700.000	2026	50
	Totaal kredietbesluiten			**10.200.000**			

Vervangingsinvesteringen

project-nummer	Begroting2024 kredietbesluiten verbeter- en uitbreidingsmaatregelen	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	bijdragen derden	provinciaal financieringsbudget		totaal krediet	jaar oplevering
					reserve OPI	t.l.v. kapitaal-lastenbudget		
alg-29a	Nieuwbouw Wilhelminasluis	54.299.753	112.122	112.122		0	54.411.875	2020
alg-29b	Vernieuwen Zaanbrug	30.401.384	3.465.860	3.465.860		0	33.867.244	nvt
alg-45	Kantmarkering fietspaden		2.500.000	1.250.000		1.250.000	2.500.000	2025
HOV-14	HOV Legmeerdijk (N231)/bushalte Royal FloraHolland	12.242.000	350.000			350.000	12.592.000	2024
N203-18	Kortetermijnmaatregelen N203, ged. Uitgeest-N513	400.000	350.000			350.000	750.000	2024
N501-05	Reconstructie kruispunt N501-Redoute		2.000.000		2.000.000	0	2.000.000	2024
			8.777.982	**4.827.982**	**2.000.000**	**1.950.000**		
	Wijziging dekking kredieten							
N247-16	Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, ged. A10-N517	56.695.000	0	-8.520.000		8.520.000	56.695.000	2026
			0	**-8.520.000**	**0**	**8.520.000**	**56.695.000**	
	Totaal kredietbesluiten		**8.777.982**	**-3.692.018**	**2.000.000**	**10.470.000**		

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

Nieuwe kredietaanvragen

a. **alg-45 Kantmarkering** **€ 2.500.000**

Financieel: Het krediet wordt gedekt door een rijkssubsidie van € 1.250.000 en komt voor

€ 1.250.000 ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
Uitvoering: 2024-2025
Omschrijving maatregel: Een groot deel van de provinciale fietspaden is onverlicht. Door het aanbrengen van kantmarkering op circa 200 km fietspad verbetert de verkeersveiligheid op relatief eenvoudige wijze.
Reden kredietaanvraag: Het uitvoeringskrediet wordt aangevraagd, zodat de uitvoering in 2024 kan starten.

b. **K20n-d-01 Vervanging - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis € 4.000.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Uitvoering: 2024
Omschrijving maatregel: Het vervangen van de huidige oeverconstructie Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 1 over een lengte van circa 800 meter, omdat deze einde levensduur nadert.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en de aanbesteding kan worden opgestart.

c. **N501-05 Reconstructie kruispunt N501-Redoute € 2.000.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur (Programma Provinciale Fietsknelpunten).
Uitvoering: 2024
Omschrijving maatregel: Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Door de aanleg van een middengeleider op het kruispunt kunnen fietsers en voetgangers in twee fasen de N501 oversteken. Door de realisatie van de middengeleider ontstaat tevens de ruimte om een linksafstrook aan te leggen.
Reden kredietaanvraag: Het krediet wordt aangevraagd, zodat de uitvoering kan starten.

Kredietverhogingen

d. **19D03A-90 - Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04) € 5.000.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Voor de vervanging van de bruggen waren 2 aparte kredieten beschikbaar gesteld, maar omdat het nu als 1 project wordt uitgevoerd, worden de 2 kredieten van € 8.762.500 samengevoegd tot 1 krediet: totaal € 17.525.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 22.525.000.
Uitvoering: 2024-2028
Omschrijving maatregel: De bruggen Krommenie zijn aan vervanging toe. Brug A is de oudste brug en momenteel niet meer beschikbaar voor de scheepvaart. De vervanging van de bruggen is een complexe opgave. Het project heeft grote impact op de bereikbaarheid en doorstroming in de regio.
Het project is in 2014 gestart, met als uitgangspunt de gehele vervanging van brug A en de vervanging van het val en het versterken van de onderbouw van brug B. Vanwege het niet verkrijgen van de omgevingsvergunning is het project stilgevallen. De aannemer had toen al

een brug geproduceerd, die de capaciteit van beide bruggen zou vervangen. In 2022 is echter besloten 2 bruggen terug te plaatsen waardoor de totale capaciteit toeneemt. Er is besloten tot 2 bruggen vanwege verkeersveiligheid, toename van verkeer door woningbouw in Krommenie en Assendelft en in geval van storingen en onderhoud (verkeer kan dan gebruikmaken van de andere brug).
Gezien de extra kosten zonder hergebruik, duurzaamheids- en doelmatigheidscriteria is besloten de reeds gebouwde brug (waarde circa € 10.000.000) te gebruiken voor de vervanging van brug B en wordt een extra brug geplaatst ter vervanging van brug A. Tevens wordt de fundatie van beide bruggen vervangen en hiermee kunnen de bruggen in lijn worden gebracht met de naastgelegen spoorbrug. Hierdoor wordt voldaan aan de voorwaarden uit de omgevingsvergunning. De nieuwe bruggen worden ook aangesloten op de Bediencentrale Heerhugowaard.
Het hele project wordt opnieuw in de markt gezet, waarbij in een bouwteam het werk wordt voorbereid. De realisatie van de bruggen wordt separaat gegund.
De doorlooptijd wordt mede bepaald door het verleggen van kabels en leidingen van de naastgelegen spoorbrug -waarvoor een treinvrije periode moet worden ingepland- en het verkrijgen van de natuurvergunning vanwege de stikstofdepositie in het naastgelegen Natura-2000 gebied. Planning is het bouwteam begin 2024 te gunnen en in 2025 te starten met de vervanging van brug B met de reeds geproduceerde onderdelen. Brug A is dan de tijdelijke verbinding voor het wegverkeer, waarna brug A in 2026/2027 wordt vervangen.
Reden kredietaanvraag: Het resterende krediet is onvoldoende om de projectkosten conform de laatste kostenraming te dekken. Voor de 1e fase bouwteam is onvoldoende budget beschikbaar om kosten zoals VAT (ca. € 1.000.000), conditionering (ca. € 500.000) en engineering (ca. € 3.500.000) te kunnen dekken. Van het beschikbare krediet van € 17.525.000 resteert nog circa € 2.000.000. Er wordt een aanvullend krediet van € 5.000.000 aangevraagd, zodat voor deze bouwteamfase circa € 7.000.000 beschikbaar is. In deze fase wordt met een marktpartij een gedetailleerde kostenraming gemaakt, die de basis vormt voor een nieuwe kredietaanvraag voor de realisatie.

e. **24BB-95 Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 (duurzaamheidsmaatregelen) € 100.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 17.472.050. Met deze kredietverhoging komt het totale krediet op € 17.572.050.
Uitvoering: 2023-2026
Omschrijving maatregel: In deze fase worden 28 bruggen en sluizen aangesloten op de Bediencentrale Heerhugowaard.
Reden kredietaanvraag: Het vervangen van de bestaande OV-/kolkverlichting door LED-verlichting bij 10 objecten is een duurzaamheidsmaatregel, die als meekoppelkans wordt meegenomen.

f. **alg-29a Nieuwbouw Wilhelminasluis € 112.122**
Financieel: Het krediet wordt gedekt door een bijdrage van € 112.122 van de gemeente Zaanstad. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 54.299.753. Met deze

kredietverhoging komt het totale krediet op € 54.411.875.
Uitvoering: 2014-2020
Omschrijving maatregel: De Wilhelminasluis is vernieuwd, wat heeft bijgedragen aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg.
Reden kredietaanvraag: Tijdens de realisatie zijn op verzoek en op kosten van de gemeente Zaanstad aanvullende werkzaamheden uitgevoerd. Hierdoor is het uitvoeringskrediet overschreden. Daarnaast was de post nadeelcompensatie ontoereikend, omdat meer dossiers aanspraak hebben gemaakt op deze regeling.

g. **alg-29b Vernieuwen Zaanbrug** **€ 3.465.860**
Financieel: Het krediet wordt gedekt door bijdragen van de gemeenten Zaanstad (€ 479.062 + € 2.500.000) en Wormerland € 486.798), zijnde de opdrachtgevers. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 30.401.384. Met deze kredietverhoging komt het totale krediet op € 33.867.244.
Uitvoering: 2020-2024
Omschrijving project: De provincie realiseert namens de gemeenten de vernieuwing van de Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer. Het project draagt bij aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg.
Reden kredietaanvraag: In de samenwerkingsovereenkomst hebben partijen (Zaanstad, Wormerland en provincie) afgesproken de bijdragen van de gemeenten jaarlijks te indexeren conform de GWW-index voor kunstwerken. De bijdragen worden bijgesteld naar prijspeil januari 2023. Deze kredietaanvraag bestaat uit:
- € 1.500.000 indexatie provinciale bijdrage over 2021; de gemeentelijke indexatie is bij de Eerste Begrotingswijziging 2023 verwerkt.
- € 1.965.860 indexatie over 2022 (dekking Zaanstad € 479.062, Wormerland € 486.798 en provincie € 1.000.000).

De indexatie van de provinciale bijdrage van € 2.500.000 (€ 1.500.000 over 2021 en € 1.000.000 over 2022) wordt als subsidie aan de gemeente Zaanstad uitgekeerd.

h. **HOV-14 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/ halte Royal FloraHolland (duurzaamheidsmaatregel)** **€ 350.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 12.242.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 12.592.000.
Uitvoering: 2023-2034
Omschrijving maatregel: Door de aanleg van een HOV-halte bij de hoofdingang van Royal FloraHolland kan de route van de R-netlijnen 357 en 358 met 6 minuten worden versneld. De huidige haltes worden opgeheven. Over de N231 wordt een loopbrug (met liften en trappen) aangelegd, zodat buspassagiers veilig de N231 kunnen oversteken.
Reden kredietaanvraag: Er wordt een circulaire voetgangersbrug met houten liggers gerealiseerd. In hout blijft CO_2 opgeslagen. Gebruik van beton zou leiden tot 125.000 kg uitstoot en bij staal is dat nog 40 keer hoger. Daarnaast is hout lichter, waardoor minder gefundeerd hoeft te worden en minder CO_2 en stikstof wordt uitgestoten bij het transport.

i. **N203-18 Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513 € 350.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 400.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 750.000.
Uitvoering: 2023-2034
Omschrijving maatregel: Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en de aansluiting met de N513 door het instellen van een inhaalverbod, het aanbrengen van kantmarkering op het fietspad en het planten van een haag tussen de rijbaan en het fietspad.
Reden kredietaanvraag: De uitvoeringskosten zijn hoger doordat 's nachts moet worden gewerkt en meer verkeersmaatregelen moeten worden getroffen.

j. **N247a-03 Vervanging Dijksbrug (KW 25F-01) € 1.100.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen. Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 1.600.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 2.700.000.
Uitvoering: 2021-2026
Omschrijving maatregel: De Dijksbrug is einde levensduur en wordt vervangen. De vervanging is onderdeel van het project Bereikbaarheid Waterland.
Reden kredietaanvraag: De vervanging van de Dijksbrug wordt meegenomen met project N247-16 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517 en door gestegen kosten (hogere bouwkosten, complexe uitvoering ter plaatse, extra engineerings-kosten en de effecten van het beëindigen van het contract (zie N247-16)) is een aanvullend krediet nodig.

Dekkingswijziging krediet

k. **N247-16 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517**
lagere dekking -/- € 8.520.000
Financieel: Voor project N247-16 is een krediet beschikbaar van € 56.695.000. De bijdragen van de regiopartners worden lager, waardoor € 8.520.000 extra ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen komt (zie onderstaande tabel).
Omdat het projectdeel N247 Zuid/Het Schouw (nu nog) niet wordt gerealiseerd, heeft de VRA de toegekende subsidie € 12.085.000 lager vastgesteld. Daarnaast ontvangen wij nu een subsidie van € 3.760.000 voor het projectdeel N247 Noord. Te zijner tijd wordt de subsidie voor N247 Zuid/Het Schouw opnieuw berekend.
Daarnaast zijn bij de kredietverhoging bij eerste actualisering van het PMI 2019-2023 ten onrechte bijdragen (totaal € 195.000) van de samenwerkende gemeenten opgenomen. Dit wordt nu rechtgezet.
Van het totale krediet van € 56.695.000 resteert circa € 19.000.000. Voor het projectdeel N247 Noord is circa € 17.000.000 benodigd. Dit projectdeel kan uit het bestaande krediet worden gerealiseerd. Als er duidelijkheid is over het deel N247 Zuid/Het Schouw, komen wij bij u terug voor een aanvullende kredietaanvraag.

	totaal oud	iMPI 2024 verlaging bijdragen	iMPI 2024 subsidie N247 Noord	totaal nieuw
kredieten	**56.695.000**			**56.695.000**
dekking				
VRA	22.100.000	-12.085.000	3.760.000	13.775.000
Res. infrastr Rijksbijdrage BB verv. MRA-BBV-703	500.000			500.000
gemeente Amsterdam	290.000	-40.000		250.000
gemeente Purmerend	307.500	-57.500		250.000
gemeente Edam/Volendam	140.000	-40.000		100.000
gemeente Waterland	157.500	-57.500		100.000
reserve Groen	320.000			320.000
kapitaallasten Water (reserve GO Vaarwegen)	70.000			70.000
totaal inkomsten	23.885.000	-12.280.000	3.760.000	15.365.000
netto investering kapitaallasten PMI	**32.810.000**	**12.280.000**	**-3.760.000**	**41.330.000**

Uitvoering: 2021-2026
Omschrijving maatregel: De samenwerkende overheden willen de bereikbaarheid op de N247 voor fietsers, automobilisten en openbaar vervoerreizigers bevorderen. De verkeersveiligheid moet daarbij verbeteren en de leefbaarheid en de natuur mogen er niet op achteruitgaan. Om de doorstroming te verbeteren, worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast en de verkeersstromen (openbaar vervoer/autoverkeer/ fietsers) rondom kruispunt Het Schouw ontvlochten door een complete reconstructie met aanleg van diverse kunstwerken. Daarnaast wordt bij kruispunt Het Schouw een busoverstappunt, een P+R en P+B aangelegd en wordt het huidige brandstofverkooppunt verplaatst. Rond kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam wordt de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. Kruispunt Nieuwendam, Hoogedijk en Wagenweg worden aangepast. Tussen de Hoogedijk en de Wagenweg wordt een fietspad aan de oostzijde van de N247 aangelegd en het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zeddeweg (N517) wordt verbreed zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan.
Als duurzaamheidsmaatregel wordt de aanleg in Plastic Road van circa 130 meter fietspad als pilot meegenomen in dit project. De kosten bedragen circa € 330.000. Hiervoor is binnen het bestaande krediet ruimte.
Reden dekkingswijziging: Na aanbesteding van het project in 2021 bleken de onderdoorgangen bij Het Schouw door hogere grondwaterstanden niet te kunnen worden gerealiseerd zoals bedacht. Het project moest terug naar de tekentafel. Het was aanbestedingsrechtelijk niet mogelijk met de aannemer door te gaan en het uitvoeringscontract is beëindigd, nadat de aannemer de benodigde werkzaamheden heeft gedaan om het areaal veilig achter te laten.
Bij brief van 25 januari jl. (kenmerk 1966059/1966063) hebben wij u geïnformeerd over de laatste stand van zaken, de doorstart van projectdeel N247 Noord, de aanpak voor Het Schouw en de financiën. Inmiddels is er duidelijkheid over de definitieve subsidie van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en kan de dekking van het krediet worden aangepast.

6. Financiën

In de begroting zijn stelposten opgenomen voor de dekking van kapitaallasten van investeringen[2]. Op basis van de kredietbesluiten worden de stelposten na ingebruikname van de investeringsprojecten verlaagd, waarbij de kapitaallasten gelijktijdig worden verhoogd.
In de stelpost voor zowel de Vervangings- als Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen is voldoende ruimte voor de huidige kredietaanvragen bij de Begroting 2024.

Het verloop van de stelposten wordt op basis van de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen doorgerekend.

In onderstaande tabel is te zien dat in de stelpost Vervangingsinvesteringen vanaf 2029 onvoldoende ruimte is als alle vervangingsprojecten in de studie- en planfase conform de huidige programmering worden uitgevoerd.
Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn afspraken gemaakt over de toekomstige financiering van projecten. De effecten hiervan worden verwerkt bij de Eerste Begrotingswijziging 2024.

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
huidige stand stelpost	0,0	1,8	2,8	4,8	4,5	5,4	6,3	7,2
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2024	0,0	1,8	2,8	4,7	4,4	5,2	6,1	7,0
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2024-2031	0,0	1,6	2,2	1,8	0,5	-1,3	-1,3	-1,9

[2] Voorbeeld: een reconstructie van een weg kost € 50 mln en wordt in 50 jaar afgeschreven. Dit betekent 50 jaar lang een kapitaallast van € 1 mln.

In onderstaande tabel is te zien dat in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen dat binnen de stelpost nog voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase. De realisatie van de huidige studieprojecten kunnen vanaf 2029 niet meer worden gedekt uit de stelpost. Dit kan betekenen dat binnen afzienbare tijd onvoldoende middelen in de stelpost aanwezig zijn om een studieproject te promoveren naar de planfase en hiervoor te zijner tijd een uitvoeringskrediet aan te vragen[3].
Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn afspraken gemaakt over de toekomstige financiering van projecten. De effecten hiervan worden verwerkt bij de Eerste Begrotingswijziging 2024.

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen *bedragen x € 1 miljoen*	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033 e.v.**
huidige stand stelpost	0,69	0,49	0,95	1,20	1,17	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2024	0,69	0,47	0,91	0,99	0,96	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI 2024-2031	0,69	0,47	0,90	0,94	0,88	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2024-2031	0,69	0,47	0,78	0,47	0,16	-0,74	-0,87	-1,02	-1,08	-3,90

7. VOORSTEL

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

[3] Voorbeeld: een promotiebesluit naar de planfase wordt in 2024 genomen, het project is in 2028 gerealiseerd en leidt in 2029 tot kapitaallasten.

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 5 september 2023 over het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031;

besluiten:

1. in te stemmen met de opname van de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen in de studie-/planfase:
   a. alg-48 Voetgangersoversteken toevoegen bij vervangen VRI's (zie besluit 3c);
   b. HOV-19 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Lisserbroek-Hoofddorp NS;
   c. N239-09 Tijdelijke maatregelen kruispunt N239-Agriport/Coppershorn;
   d. N242-29 Maatregelen N42, gedeelte N508-N241 (Nollenweg-Verlaat);
   e. N250-05 Uitritten N250;

2. in te stemmen met de opname van de volgende vervangingsmaatregel in de studiefase:
   a. K18-05 – Vervanging – Westfriese Sluis – onderdelen;

3. de volgende vervangingsmaatregelen te promoveren naar de planfase:
   a. K11a-01 – Vervanging – Vaarwegvak 22 – Broekervaart: 't Schouw – splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 – Trekvaart Schouw – Edam;
   b. K11b-01 – Vervanging – Vaarwegvak 23 – Trekvaart Schouw – Edam;
   c. VRI-programma – Vervanging – VRI's einde levensduur door iVRI's deel 1;

4. de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase:
   a. alg-45 Kantmarkering fietspaden
   b. N501-05 Reconstructie kruispunt N501-Redoute

5. de volgende vervangingsmaatregel te promoveren naar de realisatiefase:
   a. K20n-d-01 Vervanging – Vaarwegvak 1 Noordhollandsch Kanaal, Pontveer Westeinde – Koopvaardersschutsluis;

6. de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen te schrappen:
   a. N206-05 Smal fietspad N206, gedeelte Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg;
   b. N206-06 Verharding fietspad N206, ged. nabij Woestduinweg-Vogelenzang;
   c. N242-24 Noordelijke ontsluiting Agriport;
   d. N512-07 Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom;
   e. N525-06 Fietstunnel N525, strekken toeleidend fietspad;

7. de volgende kredietaanvragen te behandelen bij de Begroting 2024:

a. alg-45 Kantmarkering; € 2.500.000
b. K20n-d-01 Vervanging - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis; € 4.000.000
c. N501-05 Reconstructie kruispunt N501-Redoute; € 2.000.000
d. 19D03A-90 - Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04); € 5.000.000
e. 24BB-95 Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 (duurzaamheidsmaatregelen); € 100.000
f. alg-29a Nieuwbouw Wilhelminasluis; € 112.122
g. alg-29b Vernieuwen Zaanbrug; € 3.465.860
h. HOV-14 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland (duurzaamheidsmaatregel); € 350.000
i. N203-18 Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513; € 350.000
j. N247a-03 Vervanging Dijksbrug (KW 25F-01); € 1.100.000

8. de dekkingswijziging van het krediet van project N247-16 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517 te behandelen bij de Begroting 2024 conform onderstaande tabel:

	oud	lagere bijdragen	nieuw
kredieten	**56.695.000**		**56.695.000**
dekking			
VRA	22.100.000	-8.325.000	13.775.000
Res. infrastr Rijksbijdrage BB verv. MRA-BBV-703	500.000		500.000
gemeente Amsterdam	290.000	-40.000	250.000
gemeente Purmerend	307.500	-57.500	250.000
gemeente Edam/Volendam	140.000	-40.000	100.000
gemeente Waterland	157.500	-57.500	100.000
reserve Groen	320.000		320.000
kapitaallasten Water (reserve GO Vaarwegen)	70.000		70.000
totaal inkomsten	23.885.000	-8.520.000	15.365.000
netto investering kapitaallasten PMI	**32.810.000**	**8.520.000**	**41.330.000**

9. in te stemmen met het voorstel 34 R-Nethaltes, die de komende 3 jaar worden vervangen, te voorzien van sedum-dakbedekking en de meerkosten (circa € 400.000) te betalen uit het onderhoudsbudget;

10. en daartoe het iMPI 2024-2031 vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw T. van Egmond
BEL/MOB

Telefoonnummer 023 5145233
egmondt@noord-holland.nl

Verzenddatum

– 6 SEP. 2023

Kenmerk
20666790/2066813

Uw kenmerk

Betreft: integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de voordracht van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031. In deze voordracht vragen wij onder andere een aantal maatregelen te promoveren naar de realisatiefase, waarvoor kredietaanvragen zijn opgenomen in de Voordracht van de Begroting 2024. Daarom verzoeken wij u het iMPI 2024-2031 voorafgaand aan de Begroting 2024 te behandelen in uw vergadering van 6 november a.s.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris M.J.H. van Kuijk

voorzitter A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n)
Voordracht

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie
Noord-Holland

integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2024-2031



INFRASTRUCTUUR

INHOUD

3	**1**	**Inleiding**
4	1.1.	Doel document
4	1.2.	Provinciale infrastructuur
5	1.3.	Provincie en Vervoerregio Amsterdam
6	**2**	**Visie en beleidskaders**
7	2.1.	Beleidskaders
8	2.2.	Strategie
9	**3**	**Programmering infrastructuur**
10	3.1.	Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten
11	3.2.	Programmering en projecten
13	3.3.	Dekking infrastructuurprojecten
15	3.4.	Planning en control cyclus (P&C-cyclus)
16	**4**	**Projecten en programmering**
18	4.1.	Gebied 1 – Kop van Noord-Holland
22	4.2.	Gebied 2 - Alkmaar e.o.
24	4.2.	Gebied 3 - West-Friesland
26	4.4.	Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond
29	4.5.	Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland
33	4.6.	Gebied 6 – Noord-Holland Zuid
37	4.7.	Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek
39	4.8.	Gebiedsoverstijgende deelprogramma's
40	4.9.	Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding
41	4.10.	Geschrapte projecten
43	**5**	**Financieel overzicht programma infrastructuur**
44	5.1.	Vast en variabel onderhoud
45	5.2.	Investeringen
46	5.3.	Kapitaallasten
48	**bijlage 1**	**Verklarende woordenlijst**
50	**bijlage 2**	**Gebruikte afkortingen**

1 INLEIDING



Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. De investeringsmaatregelen worden per gebied weergegeven. In het iMPI wordt 8 jaar vooruit gekeken, waarvan de laatste 3 jaar een doorkijk is; deze programmering is nog niet volledig.

1.1. Doel document

Het doel van dit document is inhoudelijk en financieel informeren over het meerjarenprogramma infrastructuur.
Het programma is opgesteld binnen de geldende beleids- en financiële kaders. De financiële gegevens in het iMPI vormen de basis voor de Begroting.
Met de voordracht van het iMPI stemmen Provinciale Staten (PS) in met de opname van maatregelen in de studiefase en besluiten zij over de promotie van maatregelen naar de plan- en realisatiefase en het schrappen van maatregelen.
De promotie van een maatregel naar de realisatiefase resulteert in een kredietaanvraag. Conform de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland 2019 worden kredieten in de voordracht van de Begroting(-swijziging) aangevraagd.
Door (de actualisering van) het iMPI voorafgaand aan de Begroting(swijziging) in dezelfde PS vergadering te behandelen, wordt de verbinding tussen de inhoud van de projecten en de besluitvorming over de financiën behouden.
In paragraaf 3.2 wordt de rol van Provinciale Staten bij het opnemen en promoveren van maatregelen nader uitgelegd.

De uitvoering van vast en variabel onderhoud wordt georganiseerd binnen de financiële en kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Dit wordt in hoofdstuk 3 toegelicht. Het budget voor vast en variabel onderhoud komt uit de reserves groot onderhoud wegen en vaarwegen. Voor deze werkzaamheden zijn geen kredietaanvragen nodig.

1.2. Provinciale infrastructuur

De provinciale infrastructuur bestaat uit drie netwerken: wegen, vaarwegen en vrij liggende busbanen ook wel OV-banen. Langs een groot deel van onze wegen liggen ook parallelwegen en fietspaden die eigendom van de provincie zijn. Figuur 1 geeft een overzicht van de drie netwerken.



FIGUUR 1 | PROVINCIALE NETWERKEN: ROOD = WEGEN, BLAUW = VAARWEGEN, GEEL = OV-BANEN (EN TER INFORMATIE: ORANJE = RIJKSWEGEN)

De Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet schrijven voor dat de provincie verplicht is de provinciale infrastructuur in stand te houden. De provincie doet dit door de infrastructuur te onderhouden of te vervangen als het einde van de (technische) levensduur is bereikt.
De provinciale infrastructuur is van groot maatschappelijk belang. Aanleg, verbetering en onderhoud van de infrastructuur is gericht op het op een duurzame manier bereiken van optimale prestaties wat betreft verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In Tabel 1 is de totale omvang van de provinciale infrastructuur weergegeven.

TABEL 1 | HOEVEELHEDEN INFRASTRUCTUUR

Type areaal	Hoeveelheid (stand 1-1-2022)	Eenheid
Wegen (enkel- en meerbaans)	645	kilometer
Fietspaden	384	kilometer
Vrij liggende busbanen	50	kilometer
Openbare verlichting	11.470	stuks
Verkeersregelinstallaties (VRI's)	256	stuks
Dynamisch route-informatiepanelen (DRIP's)	30	stuks
Haltes/stations/HOV-baan	64	stuks
Haltes langs provinciale wegen	489	stuks
Vaste kunstwerken (incl. ecoducten en tunnels)	525 (resp. 4 en 2)	stuks
Beweegbare kunstwerken (incl. pontjes en sluizen)	65 (resp. 2 en 10)	stuks
Vaarwegen	246	kilometer
Brugbedieningscentrale	1	stuks
Verkeerscentrale	1	stuks
Tunnelcentrale	1	stuks
Steunpunten	8	stuks
Faunapassages/dassenrasters	80/2200	stuks /meters
Bomen	49.169	stuks
Struweel	1.260	hectare
Grasberm	1.492	hectare
Sloten	560	hectare
Slootoevers	70	kilometer

1.3. Provincie en Vervoerregio Amsterdam

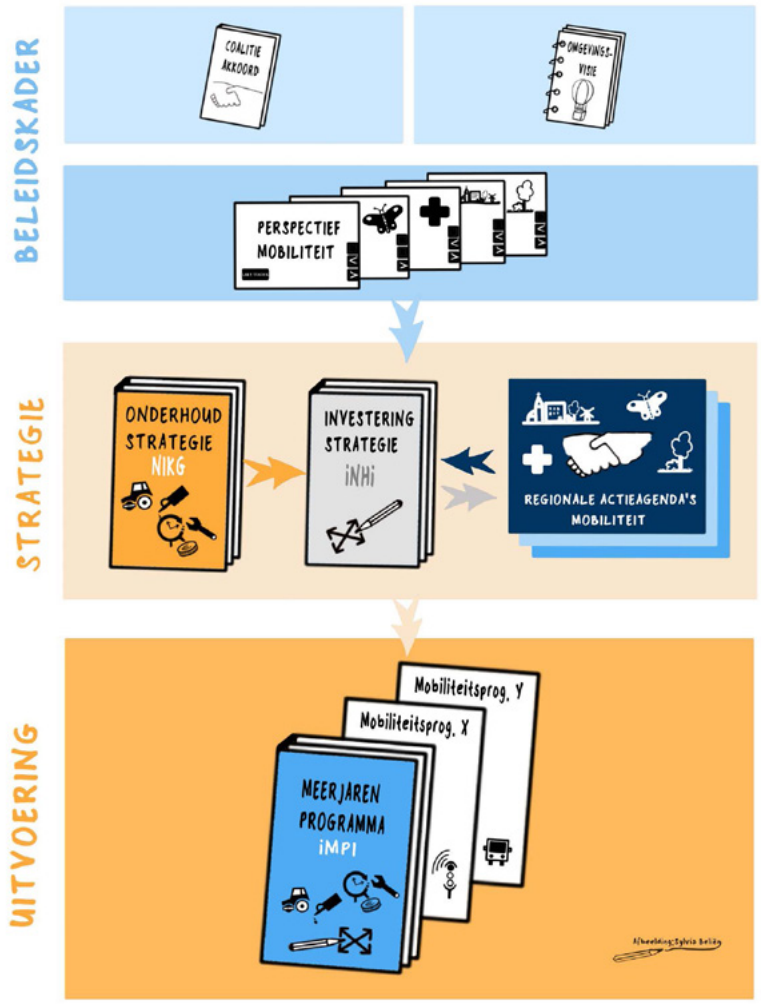
In het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft de provincie op het vlak van mobiliteit een beperktere rol dan in de rest van de provincie. De VRA stelt voor haar eigen gebied van 14 gemeenten -waaronder Amsterdam, Haarlemmermeer, Zaanstad en Purmerend- een beleidsplan Mobiliteit op en ontvangt jaarlijks een financiële bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ter uitvoering van dit plan. De vertaling van het beleidsplan in projecten vindt plaats in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
De VRA is in haar eigen gebied onder andere opdrachtgever van het openbaar vervoer en initieert en financiert verbeteringen van de infrastructuur.

De provincie is voor de VRA een belangrijke beheerder van het provinciale netwerk van busbanen, fietspaden en wegen. Bij veel provinciale infrastructuurprojecten in het VRA-gebied komen de provincie en de VRA elkaar tegen. Daarom hebben wij in 2023 met de VRA afgesproken meer gezamenlijk op te trekken bij projecten. Door gezamenlijk keuzes te maken, prioriteiten te stellen en te programmeren komen we tot efficiëntere oplossingen.

2 VISIE EN BELEIDSKADERS



Het iMPI heeft een relatie met andere documenten die door de provincie Noord-Holland worden opgesteld. In deze documenten staat haar visie en zijn beleidskaders en ontwikkelingen vastgelegd in relatie tot de infrastructuur. In onderstaande figuur is dit weergegeven.



FIGUUR 2 | RELATIE IMPI MET ANDERE DOCUMENTEN BINNEN PROVINCIE NOORD-HOLLAND

2.1. Beleidskaders

Op het hoogste niveau draagt de provincie haar langetermijnvisie uit door zich te verbinden aan landelijke akkoorden, convenanten en dergelijke. De nadere uitwerking vindt vervolgens plaats in beleidskaders.

Coalitieakkoord

In het Coalitieakoord 2023-2027 'Verbindend vooruit!' is aangeven waar de provincie zich de komende jaren voor gaat inzetten: Samen zorgen voor een sterke, schone, duurzame, leefbare en economisch krachtige provincie voor alle inwoners, in de stad en op het platteland.
Iedere dag zijn mensen in Noord-Holland op weg naar hun bestemming. We vinden het belangrijk dat ook in de toekomst personen en goederen de bestemming veilig en op tijd bereiken en dat hierbij zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. Een goede ontsluiting van de stad en het platteland is een basisvoorwaarde voor de leefbaarheid. Wij zorgen ervoor dat het onderhoud van onze infrastructuur op orde is en investeren waar nodig in nieuwe infrastructuur en goede OV-voorzieningen. Om de groei van de mobiliteit de komende jaren op te vangen, zetten we daarnaast in op slimme en schone alternatieven, zoals snelle OV-oplossingen en doorfietsroutes.

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie laat de ontwikkelprincipes voor de hele provincie zien om een hoge kwaliteit van de leefomgeving te kunnen bieden. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod. Mobiliteit is een van de hoofdthema's in de Omgevingsvisie.

Perspectief Mobiliteit

De nadere uitwerking van het thema mobiliteit in het Perspectief Mobiliteit brengt alle inzichten en beleidskeuzes samen in relatie tot de andere hoofdthema's zoals verstedelijking, klimaat en energie.
Met het Perspectief Mobiliteit richt Noord-Holland zich op de mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit. Met behulp van onder andere de iNHi en de NIKG kiezen en prioriteren we projecten die deels tot aanpassingen van de provinciale infrastructuur leiden. Deze projecten worden in het iMPI opgenomen.

2.2. Strategie

De strategie voor de langere termijn voor de provinciale infrastructuur ligt vast in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) en de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). Ook worden ontwikkelingen, zoals duurzaamheid en innovatie, in deze documenten beschreven. De NIKG en de iNHi worden elke 4 jaar herzien en vastgesteld door Provinciale Staten. Deze documenten vormen de kaders voor de programmering van vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten op onze infrastructuur en voor het uitvoeren van vast en variabel onderhoud.

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020-2023

De NIKG stelt kaders voor het onderhoud van de provinciale infrastructuur. De NIKG legt de kwaliteitsniveaus vast waaraan de infrastructuur moet voldoen. De beeldkwaliteitsniveaus zijn gebaseerd op de eisen voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Met de NIKG is aangesloten op het landelijke ABCD-kwaliteitssysteem van de CROW. Hierin is het hoogste kwaliteitsniveau A, B het basisniveau en D het laagste niveau. De gehanteerde beeldkwaliteitsniveaus bij onze provincie zijn:

TABEL 2 | BEELDKWALITEITSNIVEAU AREAAL

Type areaal	Beeldkwaliteit
Stroomwegen	B
Overige wegen	C
Fietspaden	B
Milieuaspecten bij wegbeheer	B
Vrijliggende busbanen	B
Haltes/stations Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	B
Vaarwegen/oevers	C/D

Beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van het onderhoud wordt ook gevoed door richtlijnen, normen en de uitkomsten van inspecties.

Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2023-2027

De iNHi vertaalt het provinciale beleid naar een concrete belangenafweging voor verbeteringen aan en uitbreidingen van de provinciale weg- en fietsinfrastructuur. De trajecten zijn geprioriteerd op de beleidsonderwerpen verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, bereikbaarheid fiets, doorstroming OV en wegverkeer, gezonde leefomgeving en ontsnippering natuur. Trajecten met grote opgaven op deze indicatoren kunnen worden geprogrammeerd in het iMPI als infrastructurele maatregelen nodig zijn. Daarnaast spelen onder andere de volgende beïnvloedingsindicatoren een rol: verstedelijking, stikstofdepositie door verkeer, klimaatadaptatie en geprogrammeerd groot onderhoud. Ook kunnen initiatieven uit de regio, politiek of eigen organisatie worden getoetst op nut en noodzaak.

Regionale Actieagenda's Mobiliteit

Per deelregio worden, samen met de regionale partners, Regionale Agenda's Mobiliteit (RAM's) opgesteld. Deze agenda's beschrijven de opgaven en ontwikkelingen in de regio en formuleren daarbij passende ambities voor mobiliteit. De acties die aan deze ambities zijn gekoppeld, variëren van het meer gezamenlijk optrekken richting het Rijk op bepaalde dossiers tot het verder brengen van concrete regionale projecten. De focus ligt daarbij op mobiliteit, maar de mobiliteitsbelangen zijn nadrukkelijk gekoppeld aan andere opgaven en het integraal benaderen hiervan. Deze RAM's kunnen input opleveren voor het iMPI en vice versa.

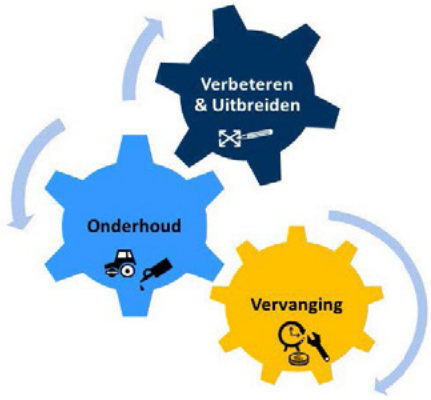
3 PROGRAMMERING INFRASTRUCTUUR



Op onze infrastructuur voeren we verschillende maatregelen uit. Deze maatregelen worden geprogrammeerd en vervolgens als projecten in uitvoering gebracht. Daarbij doorlopen ze een aantal fasen. De projectfasen en het programmeren van projecten worden in dit hoofdstuk toegelicht. De dekking van de kosten van infrastructurele projecten wordt uitgelegd en tot slot wordt aandacht besteed aan de werkafspraken tussen Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten over infrastructurele projecten.

3.1. Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Om de provinciale infrastructuur goed te laten functioneren is onderhoud nodig. Er zijn twee soorten onderhoud: vast en variabel.
Wanneer infrastructuur aan het einde van de levensduur is gekomen en de levensduur redelijkerwijs niet door middel van renovatie kan worden verlengd, wordt zij volledig vervangen.
Indien sprake is van een verkeersveiligheids-, leefbaarheids- of doorstromingsknelpunt, kan worden besloten de bestaande infrastructuur te verbeteren en/of uit te breiden. De relatie tussen deze activiteiten is weergegeven in Figuur 3.



FIGUUR 3 | SAMENHANG ACTIVITEITEN INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Voorbeelden hiervan zijn (ecologisch) bermbeheer, snoeien, smeren en reinigen.
Vast onderhoud is kleinschalig onderhoud dat kort-cyclisch op de infrastructuur wordt uitgevoerd. Het is goed voorspelbaar en de kosten tussen de jaren fluctueren weinig. Vast onderhoud wordt daarom niet geprogrammeerd.

Variabel onderhoud

Een voorbeeld van variabel onderhoud is het asfalteren van de bovenste asfaltlaag van wegen en fietspaden.
Variabel onderhoud is veelal ingrijpend van aard, dat na een langere gebruiksperiode op een groot deel van de infrastructuur wordt uitgevoerd. Het wordt ook wel ‘groot onderhoud’ genoemd. De maatregelen zijn nodig om de technische levensduur van de infrastructuur te behouden.
Variabel onderhoud wordt met intervallen van meerdere jaren uitgevoerd en wordt geprogrammeerd.

Vervangingsprojecten (inclusief renovatieprojecten)

Voorbeelden zijn de vervanging van een volledige brug of het afbreken en opbouwen van alle asfaltlagen en (een gedeelte van) de fundering van een weg.
Infrastructuur wordt vervangen indien de economische of technische levensduur is bereikt. Met behulp van renovatie van een deel van de infrastructuur, kan in sommige gevallen de totale levensduur worden verlengd zonder de gehele infrastructuur volledig af te breken en te herbouwen. Renovaties vallen ook onder de definitie van een vervangingsproject.

Verbeter- en uitbreidingsprojecten

Voorbeelden zijn het ombouwen van een kruispunt naar een rotonde, het aanleggen van een nieuwe (parallel)weg of het aanleggen van een fietstunnel.
Het betreft projecten ter verbetering en/of uitbreiding van de infrastructuur. Verder in de tekst wordt hiernaar verwezen met ‘verbeter- en uitbreidingsprojecten’.

Ter illustratie een voorbeeld van een beweegbare brug
In de levenscyclus van een stuk infrastructuur kunnen alle soorten activiteiten een keer voorbij komen. Het volgende fictieve voorbeeld illustreert het verschil tussen de verschillende activiteiten.
Het smeren van de lagers, het schilderen van de stalen onderdelen en het schoonmaken van de regenwaterafvoer is allemaal **vast onderhoud**.
Het vervangen van lagers en hekwerken is **variabel onderhoud**.
Als een val (de beweegbare klep), ophanging en bewegingswerken worden vervangen en gemoderniseerd, is sprake van **renovatie**, indien hiermee de technische levensduur (significant) wordt verlengd.
Het vervangen van de volledige brug en de funderingen onder de grond door een nieuwe brug op dezelfde locatie, is een **vervangingsproject**.
Indien ook fietsers gebruik gaan maken van de brug en daarvoor een fietspad aan de brug wordt toegevoegd, is sprake van **uitbreiding**.
In sommige gevallen zijn de verschillen tussen de activiteiten niet zwart/wit te onderscheiden.

Gebiedscontracten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten programmeren we in het iMPI en worden door integrale projectmanagement (IPM-)teams voorbereid en uitgevoerd. Het vast en variabel onderhoud is zoveel mogelijk in gebiedscontracten ondergebracht. De provincie is ingedeeld in 7 beheergebieden en er zijn 6 gebieds¬contracten, aangezien de gebieden 2 en 3 zijn ondergebracht in één gebiedscontract.
Gebiedscontracten zijn integrale onderhoudscontracten met een looptijd van 10 jaar, waarbij de gebiedsaannemers verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van het vast en variabel onderhoud van de infrastructuur.
Het beheer en onderhoud van tunnels, het baggeren van vaarwegen en de constructieve veiligheid van bruggen zijn niet opgenomen in de gebiedscontracten en worden op een andere manier georganiseerd.

TABEL 3 | GEBIEDSCONTRACTEN EN BIJBEHORENDE GEBIEDSOPDRACHTNEMERS

Gebiedscontract	Gebiedsopdrachtnemer (combinatie)	Ingangsdatum	Looptijd
1. Kop van Noord-Holland	Dura Vermeer Divisie Infra, Ploegam, Van den Biggelaar Grond- en waterbouw en Van Doorn Geldermalsen	1-6-2015	10 jaar
2. & 3. Midden Noord	BAM Infra, ENGIE Services en Krinkels	1-1-2017	10 jaar en 3 maanden
4. Zuid Kennemerland - IJmond	BAM Infra en Krinkels	24-11-2017	10 jaar en 3 maanden
5. Zaanstreek Waterland	KWS Infra Amsterdam – Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	30-3-2018	10 jaar en 3 maanden
6. Noord-Holland Zuid	Mobilis TBI, Aannemingsmaatschappij Van Gelder en De Jong Zuurmond	18-6-2018	10 jaar en 3 maanden
7. Gooi en Vechtstreek	KWS Infra Amsterdam - Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	2-5-2017	10 jaar

De gebiedsopdrachtnemers rapporteren periodiek over de staat van het areaal dat zij in opdracht van de provincie onderhouden. Dit wordt onder andere gedaan door het meten van het beeldkwaliteitsniveau zoals aangegeven in tabel 2. De provincie heeft deze eisen contractueel vastgelegd en de gebiedsopdrachtnemer dient het vast en variabel onderhoud zodanig uit te voeren dat hieraan wordt voldaan. In het jaarverslag wordt hierover aan PS gerapporteerd. Deze rapportage geeft inzicht in de globale toestand van ons areaal op bestuursniveau.

3.2. Programmering en projecten

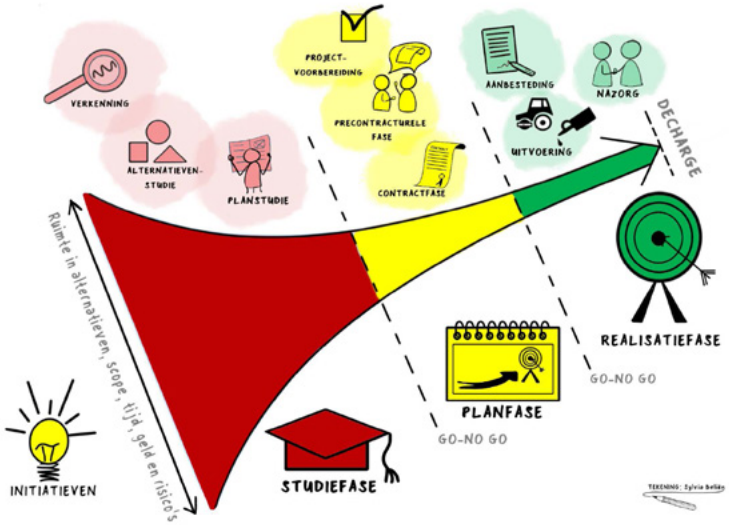
Programmering

Projecten beginnen met een initiatief. Dit is niet een echte projectfase, maar een proces waarbij initiatieven, beleidskaders en analyses kunnen leiden tot een studieproject dat in het iMPI wordt opgenomen.
Het komt regelmatig voor dat een verbeter- en uitbreidingsinitiatief de studiefase niet bereikt. In de initiatieffase is het immers nog niet zeker of de oplossing wordt gevonden in het verbeteren of uitbreiden van de provinciale infrastructuur. De verbeter- en uitbreidingsinitiatieven zijn dan ook niet opgenomen in het iMPI. Vervangingen worden wel als initiatief in het iMPI opgenomen op het moment dat het verwachte jaar van vervanging binnen de meerjarenprogrammering van het iMPI valt. Deze initiatieven komen in principe altijd tot uitvoering. Het exacte vervangingsmoment kan echter nog wijzigen op basis van onder andere inspectiegegevens. Een vervangingsinitiatief promoveert naar de studiefase wanneer het daadwerkelijke vervangingsmoment dichterbij komt en het project opgestart moet worden voor een tijdige uitvoering.

Variabel onderhoud, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsmaatregelen worden waar mogelijk samengevoegd in één project. Dit noemen we trajectbenadering. De gebiedsaannemers zijn grotendeels verantwoordelijk voor de planning van het variabel onderhoud, maar ook hun plannen worden betrokken bij deze afstemming. Het resultaat is een afgestemde programmering van projecten in het iMPI.
Wanneer bij een onderhouds- of vervangingsproject vertraging optreedt, moeten eventuele risico's worden beperkt. Bijvoorbeeld door het nemen van een tijdelijke maatregel, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het instellen van een aslastbeperking of het uitvoeren van een levensduurverlengende maatregel.

Projecten

Alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten doorlopen drie hoofdfasen: de studie-, plan- en realisatiefase.
De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende subfasen, die worden uitgewerkt door projectteams.



FIGUUR 4 | PROJECT HOOFDFASEN, SUBFASEN EN BEÏNVLOEDINGSRUIMTE AFHANKELIJK VAN DE PROJECTFASE

Opname in de studiefase

Het besluit voor opname van een project in de studiefase wordt door Gedeputeerde Staten genomen (gemandateerd aan de portefeuillehouder). Bij de voordracht van (de actualisering van) het iMPI wordt de lijst met nieuw opgenomen studieprojecten ter instemming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Studiefase

In de studiefase worden, samen met de omgeving en partners, verkenningen uitgevoerd naar het knelpunt en worden mogelijke alternatieven verkend. Zodra een integrale afweging heeft geleid tot een voorkeursvariant, wordt deze verder uitgewerkt in een planstudie. Het resultaat is een uitgebreide scopebeschrijving.

Promotie naar planfase

Aan het einde van de studiefase leggen Gedeputeerde Staten een besluit aan Provinciale Staten voor over de oplossingsrichting en de promotie van het project naar de planfase. Het is mogelijk dat aan het einde van de studiefase de conclusie wordt getrokken dat het project niet verder wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld als een knelpunt onvoldoende aanwezig blijkt of er onvoldoende draagvlak is voor mogelijke oplossingen. In zo'n geval wordt het project geschrapt.
In de voordracht van (de actualisering van) het iMPI worden de te schrappen en te promoveren studieprojecten ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Planfase

In de planfase wordt de gekozen oplossing verder uitgewerkt door een integraal projectmanagementteam (IPM-team).
Het IPM-team gaat aan de slag met onder andere de technische uitwerking, participatie en inspraaktrajecten, vergunningen en contractdocumenten. Dit levert een uitvoeringsspecificatie op die nauwkeurig kan worden geraamd, op basis waarvan het benodigde krediet kan worden aangevraagd. De uiteindelijke kosten kunnen hoger of lager uitvallen dan bij de promotie naar de planfase bekend was.

Promotie naar realisatiefase

In de voordracht van (de actualisering van) het iMPI - die voorafgaand aan de Begroting(-swijziging) in dezelfde vergadering wordt behandeld - wordt eerst het besluit genomen het project op inhoudelijke gronden te promoveren naar de realisatiefase. Daarna stellen Provinciale Staten bij de behandeling van de Begroting(swijziging) het uitvoeringskrediet beschikbaar.

Realisatiefase

In de realisatiefase wordt het project aanbesteed en voert de aannemer de werkzaamheden uit. Wanneer het beschikbaar gestelde krediet onvoldoende is, wordt een kredietverhoging voorgelegd aan Provinciale Staten.

Nazorgfase

Nadat het project is opgeleverd en het areaal is opengesteld voor het verkeer, start de nazorgfase en wordt het project afgerond en overgedragen aan de beheerder.

Schatting, prognose en raming uitvoeringskosten

Het benodigde budget voor een project wordt met het doorlopen van de verschillende fasen steeds nauwkeuriger.
De uitvoeringskosten van de verbeter- en uitbreidingsprojecten in de studiefase zijn schattingen en nog met onzekerheden omgeven. Deze bedragen zijn dan ook niet opgenomen in de tabellen in hoofdstuk 4. Voor vervangingen wordt vaak gebruik gemaakt van normkosten (eenheidsprijzen) en deze zijn wel terug te vinden in eerdergenoemde tabellen.
In de planfase is meer inzicht in de kosten en spreken we van een prognose. In de loop van de planfase wordt deze prognose steeds nauwkeuriger en op het eind van de planfase wordt het uitvoeringskrediet op basis van een raming bij Provinciale Staten aangevraagd.
In de nazorgfase wordt het project financieel afgerond (decharge), waarna het krediet officieel wordt afgesloten door Provinciale Staten.



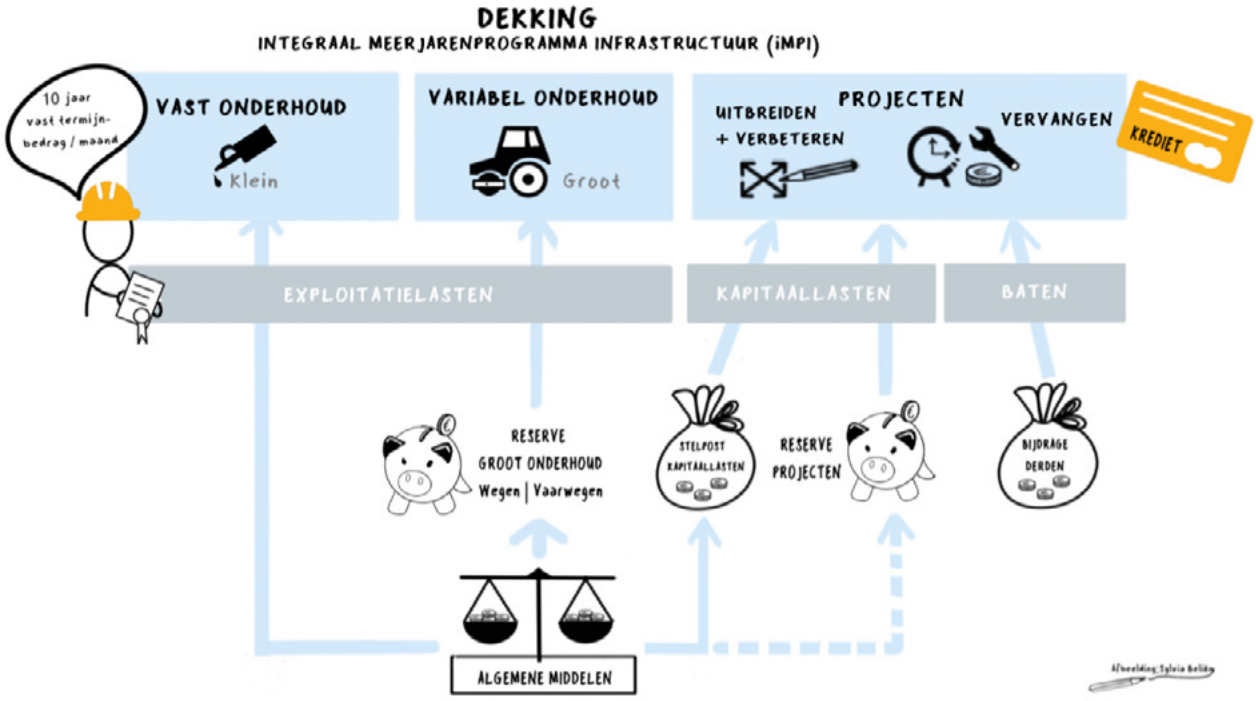
3.3. Dekking infrastructuurprojecten

De dekking van de werkzaamheden aan infrastructuur vallen onder begrotingsprogramma 4 - Bereikbaarheid van de Begroting. De begrotingsprogramma's zijn opgedeeld in beleidsdoelen en daaronder in operationele doelen.
De werkzaamheden die in het iMPI zijn geprogrammeerd, zijn terug te vinden onder beleidsdoel 4.4.

TABEL 4 | PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID – OPERATIONELE DOELEN IN RELATIE TOT HET IMPI

4.4	**Provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen**
4.4.1	Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen
4.4.2	Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren
4.4.3	Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren
4.4.4	Plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten uitvoeren
4.4.5	Infrastructuur beheren en in stand houden
4.4.6	Vaarwegen beheren en in stand houden
4.4.7	Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren

De verschillende activiteiten hebben hun eigen dekkingsbronnen, zoals in figuur 5 wordt toegelicht.



FIGUUR 5 | DEKKING VAN HET INTEGRALE MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Het vast onderhoud wordt door de gebiedsaannemers uitgevoerd aan de hand van de gebiedscontracten. Daarvoor krijgen zij gedurende de looptijd van het contract een vast termijnbedrag per maand. Deze kosten zijn zeer constant en voorspelbaar en worden rechtstreeks gedekt uit de exploitatie. Het risico van opvangen van fluctuaties in de bestedingen ligt met deze gebiedscontracten bij de aannemer. In de Begroting wordt jaarlijks een budget voor het vast onderhoud opgenomen.

Variabel onderhoud

Ook het variabel onderhoud wordt voor een belangrijk deel door de gebiedsaannemers uitgevoerd. Hiervoor geldt hetzelfde zoals is toegelicht bij het vast onderhoud.
De jaarlijkse budgetbehoefte voor het variabel onderhoud, dat niet is ondergebracht in gebiedscontracten, fluctueert. Om grote schommelingen in de exploitatie tegen te gaan, zijn daarvoor twee bestemmingsreserves ingesteld: Groot onderhoud wegen en Groot onderhoud vaarwegen. Deze worden jaarlijks met een storting gevoed. Onttrekking uit de bestemmingsreserve vindt plaats op basis van werkelijke kosten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten zijn investeringen waarvoor Provinciale Staten kredieten beschikbaar stellen. De kredieten leiden tot kapitaallasten, nadat de bijdragen van derden zijn afgetrokken van het bruto krediet, dit is het netto krediet. Na ingebruikname van het project wordt het netto krediet gekapitaliseerd. De afschrijvingskosten en de rentekosten van externe financiering vormen samen de kapitaallasten en worden over de toekomstige gebruiksduur als last genomen op de balans. Vanuit het verleden kent de provincie geen rentelasten van externe financiering, omdat de financiering plaatsvond uit eigen middelen. Daardoor bestaan de huidige kapitaallasten alleen uit afschrijvingslasten. De geldende afschrijvingstermijnen zijn als volgt:

TABEL 5 | PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID – OPERATIONELE DOELEN IN RELATIE TOT HET IMPI

Kredietsoort	Afschrijvingstermijn (jaren)
Krediet bruggen	50
Krediet sluizen	50
Krediet wegen	50
Krediet vaarwegen (inclusief oevers)	40 (houten damwand/staal koudgevormd)
Krediet vaarwegen (inclusief oevers)	80 (stalen damwand warmgewalst)
Krediet technische installaties	5 / 8 / 15

3.4. Planning en control cyclus (P&C-cyclus)

De aanvraag van financiële middelen voor projecten volgt de bestaande P&C-cyclus. Bij de Kaderbrief worden voorstellen gedaan wanneer het huidige financiële kader ontoereikend is. Afweging van deze voorstellen vindt plaats op nut, noodzaak, haalbaarheid etc. Na vaststelling van de Kaderbrief vormt deze de basis voor de nadere uitwerking van de meerjarenbegroting. Met de vaststelling van de begroting of een begrotingswijziging komen de financiële middelen beschikbaar. Kredieten noodzakelijk voor de realisatie van een iMPI-maatregel worden in principe bij de begroting en/of de eerste begrotingswijziging aangevraagd, maar hier kan gemotiveerd van worden afgeweken.

4 PROJECTEN EN PROGRAMMERING



In dit hoofdstuk wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven op de geprogrammeerde infrastructurele projecten. De grenzen van de onderhoudsgebieden komen grotendeels overeen met de grenzen van de bestuurlijke regio's. Afwijkingen zijn te vinden daar waar de regiogrenzen de provinciale infrastructuur op onlogische plekken doorkruisen, bijvoorbeeld een weg die in twee gebieden valt. Deze gebiedsindeling is ook gebruikt voor de gebiedscontracten.

De provincie Noord-Holland is opgedeeld in de volgende gebieden:

1. Kop van Noord-Holland
2. Alkmaar en omgeving
3. West-Friesland
4. Zuid-Kennemerland/IJmond
5. Zaanstreek-Waterland
6. Noord-Holland Zuid
7. Gooi en Vechtstreek



FIGUUR 6 | GEBIEDSINDELING

In de volgende paragrafen staat per gebied een tabel met alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten en de daarbij behorende bruto bedragen (i.e. inclusief bijdragen van derden). Het betreft schattingen voor projecten in de initiatief- en studiefase, prognoses voor projecten in de planfase en kredieten voor projecten in de realisatiefase[1]. De kostenschattingen in de studiefase zijn voor de vervangingsprojecten wel opgenomen; voor de verbeter- en uitbreidingsprojecten niet.

Per project is aangegeven waarom het wordt gerealiseerd: 'einde levensduur' bij vervangingsprojecten en conform de priotering van de iNHi (verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, bereikbaarheid fiets, doorstroming OV en wegverkeer, gezonde leefomgeving en ontsnippering natuur) bij verbeter- en uitbreidingsprojecten. Verder is vermeld wanneer de uitvoering is gepland. Wanneer een project in meerdere gebieden plaatsvindt, wordt het benoemd in de tabel van het gebied waar het zwaartepunt van het werk ligt. Het variabel onderhoud is bij de gebiedsaannemers ondergebracht en is niet in het iMPI opgenomen.

De in 2023 gerealiseerde projecten worden aan het einde van het hoofdstuk genoemd. Deze projecten bevinden zich in de nazorgfase of zijn al geheel afgerond. Hierover wordt in het iMPI niet meer gerapporteerd.

De aandachtspunten voor de gehele iMPI-programmering worden aan het einde van dit hoofdstuk kort beschreven.

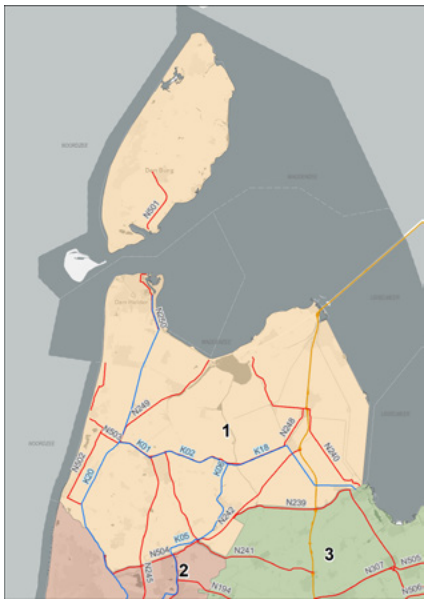
Digitale kaart

Het gehele iMPI 2024-2031 is op een digitale kaart in te zien. De projecten zijn te vinden op de geografische locatie waar de werkzaamheden plaatsvinden. Het gehele programma bestaat uit de volgende onderdelen:

- Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten (terug te vinden in de tabellen in hoofdstuk 4)
- Gebiedsoverstijgende programma's (terug te vinden in Tabel 13 in hoofdstuk 4)
- Variabel onderhoud (buiten gebiedscontracten)

4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland

Gebiedsgrens



De Kop van Noord-Holland bestaat uit de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Medemblik (gedeeltelijk), Schagen en Texel.

Gebiedskenmerken

De Kop van Noord-Holland kenmerkt zich door overwegend landelijk wonen, recreëren en landbouw, met enkele stedelijke (woonwerk)gebieden zoals Schagen en Den Helder. In de landelijke gebieden is vervoer per auto belangrijk voor de langere afstanden. De regio bezit met Greenport Noord-Holland Noord een sterke werkgelegenheidsmotor met een eigen patroon aan verkeersbewegingen. Openbaar vervoer heeft een functie op enkele sterke verbindingen en van en naar de knooppunten.

1) De schattingen voor vervangingsinvesteringen zijn herzien in januari 2022. Dit betekent dat de prijsstijgingen als gevolg van de Oekraïne oorlog hierin niet zijn verwerkt. Gezien de onzekerheid van deze gevolgen, is dit ook moeilijk in te schatten.

Vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 6 | GEBIED 1: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
09D01-01 - Vervanging - Burgemeester Visserbrug - remmingwerken De remmingwerken van de Burgemeester Visserbrug zijn ernstig aangetast door bacteriën en houtrot op de waterlijn en dienen te worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 620.000
09D06-01 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - noordelijke fuikwanden Vervanging van de noordelijke fuikwanden van de Koopvaardersschutsluis.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 5.000.000
14B12-01 - Vervanging - Vlotbrug 't Zand - onderdelen	Einde levensduur	Initiatief	2025-2026	€ 3.191.000
14D35-90 - Vervanging - Stolperbasculebrug Zie N248-15	Einde levensduur	Realisatie	2023-2026	€ 40.700.000
alg-41 - Verbetering - Bereikbaarheid Den Helder De kortetermijnmaatregelen op de N250 zijn gerealiseerd (N250-01). Er is een integrale studie uitgevoerd naar het verbeteren van de bereikbaarheid in Den Helder. De haalbaarheid van een nieuwe brug ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis en een ongelijkvloerse kruising N250-Havenweg is onderzocht. Verder zijn "zachte maatregelen" onderzocht, zoals dynamisch verkeersmanagement, beperkt parkeren, P+B en een ticketsysteem voor de veerboot. Deze maatregelen hebben slechts deels betrekking op de N250 en worden beschouwd in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de haven. De resultaten van het onderzoek worden meegenomen in de ontwikkeling van het "Maritiem cluster".	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
K01-01 - Vervanging - 4 km - 0 km - Vaarwegvak 14 - Schagerkanaal - Noordhollandsch Kanaal – Schagerkoggekanaal (Schagen) en vaarwegvak 15 (kade Jan van Ketel) Vervangen van circa 750 meter stalen oeverconstructie (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 4.499.000
K01-02 - Vervanging - Zijperbrug - brug en remmingwerk	Einde levensduur	Initiatief	2026-2027	€ 7.482.000
K06-10 - Vervanging - Braaksluis - wachtplaats noord en zuid De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 1.285.000
K18-05 - Vervanging - Westfriesesluis - onderdelen Scope omvat de aanpak betonrot in sluiswanden, vervanging wachtplaatsen oost, wachtplaats west, remmingwerken, meerstoelen, steigers en deel oeverconstructie voor de sluis.	Einde levensduur	Studie	2030	€ 20.000.000
K18a-01 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijsloot bij km 7,8 Vervangen van 2 km houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2022	€ 2.580.000
K18a-02 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijsloot bij km 7,8 Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 12.341.000
K18b-01 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijsloot bij km 7,8 Medemblik Vervangen van 1600 m houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2022	€ 6.184.000
K18b-02 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijsloot bij km 7,8 - Medemblik Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 12.341.000

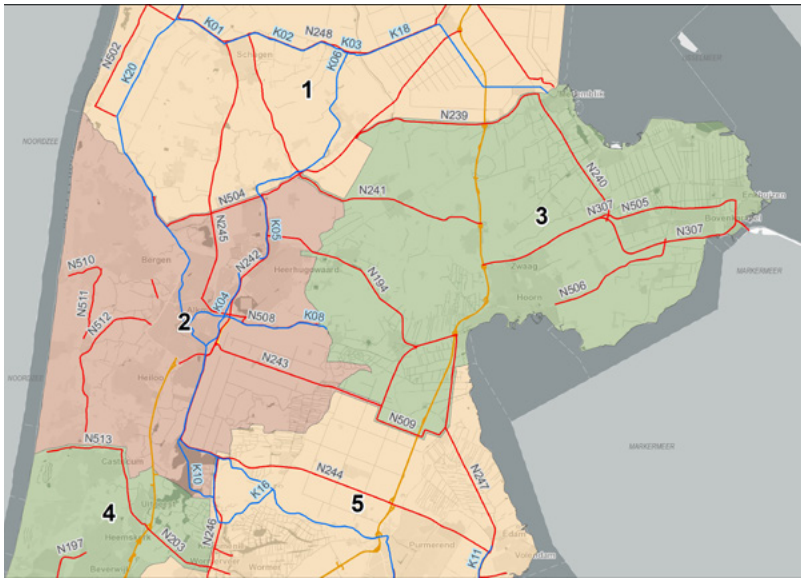
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
K20n-06 - Vervanging - Kooysluis - onderdelen Deurenwissel inclusief het aanbrengen van een spui-mogelijkheid in de reservedeur en het vervangen van de remming- en geleidewerken.	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 1.000.000
K20n-b-01 - Vervanging - 71,3 km - 62,9 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schagerkanaal Vervanging 1000 m houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalton oeververdediging (geen natuurvriendelijke oevers)	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 9.239.000
K20n-c-02 - Vervanging - 62,9 km - 55,5 km - Vaarwegvak 2 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeinde Vervanging circa 600 meter houten oeverconstructie door staal. Vanuit het project 'Stolperbasculebrug' wordt de vervanging van 200 meter damwand, een nieuwe wachtplaats en baggerwerkzaamheden aan deze maatregel toegevoegd.	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 8.756.000
K20n-d-01 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis Vervanging circa 800 m houten oever door staal.	Einde levensduur	Realisatie	2024	€ 4.000.000
K20n-d-02 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - KoopvaardersschutsluisVervanging 680 meter houten oeverconstructie voor hout.	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 8.085.000
N240-14 - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-MedemblikGelijktijdig met het groot onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, wordt ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens worden de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Realisatie	2024-2026	€ 3.750.000
N240b-01 - Vervanging - Kunstwerk 14H02 en 14H04 Het vervangen van de kunstwerken dient te worden afgestemd met maatregel N240-05 en N240-14.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 5.200.000
N241-14 - Verbetering - Maatregelen parallelwegen N241 De parallelwegen worden oneigenlijk gebruikt en op verschillende locaties rijdt het verkeer over de berm van de parallelweg naar de N241 om omrijden of rijden door de bebouwde kom te voorkomen. Door het realiseren van snelheidsremmende maatregelen en het aanbrengen van een obstakel in de tussenberm kan dit gebruik worden teruggedrongen en wordt er minder hard gereden.	Verkeers-veiligheid	Studie	2025	
N248-15 - Verbetering - Verbreding Stolperbrug De Stolperbasculebrug wordt vervangen. Er wordt een nieuwe, bredere brug ten noorden van de huidige brug gerealiseerd met een gescheiden, fietspad op de brug. De nieuwe Stolperbrug wordt circulair, energieverbruik beperkend en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2023-2027	€ 5.700.000
N248-16 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (KT-maatregelen) Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn op kruispunt N248-Wadweg drempels gerealiseerd en is de maximumsnelheid op het kruispunt verlaagd naar 50 km/uur. Op het kruispunt N248-Waardpolderhoofdweg worden onder andere twee asverspringingen gerealiseerd en wordt het kruispunt met de Ansjoviskade afgesloten.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2023	€ 575.000
N248-17 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (LT-maatregelen) Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn/worden op de kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg korte termijnmaatregelen gerealiseerd. De maatregelen worden geëvalueerd, waarna wordt gekeken of en zo ja, welke langetermijnmaatregelen worden genomen.	Verkeers-veiligheid	Studie	2028-2029	
N248b-03 - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14Schagerbrug A wordt vervangen.	Einde levensduur	Plan	2026	€ 11.342.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N248b-05 - Vervanging - Waardbrug -14G11	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 12.832.000
N248b-06 - Vervanging - 21,55 km - 22,2 km - Ongelijkmatige zetting Reconstructie van de rijbaan vanwege ongelijkmatige zetting	Einde levensduur	Initiatief	2026-2027	€ 1.000.000
N250-04 - Verbetering - N250-Hoofdgracht, Den Helder Doordat de TESO een grotere veerboot in gebruik heeft genomen, kan -vanwege de grotere capaciteit- het schip bij volledige bezetting niet tijdig worden gelost. Daardoor kan de veerboot ook niet tijdig worden geladen en komt de dienstregeling in gevaar.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025	
N250-05 - Verbetering - Uitritten N250Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden - gelijktijdig met het groot onderhoud- maatregelen genomen bij 3 in-/uitritten op de N250. Bij 2 in-/uitritten wordt bermverharding gerealiseerd, zodat deze minder zichtbaar worden en 1 in-/uitrit wordt opgeheven.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2024	
N501-03 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/ Westerweg Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op dit kruispunt een enkelstrooksrotonde gerealiseerd.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2022-2024	€ 1.054.000
N501-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Redoute Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt wordt een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer gerealiseerd, zodat fietsers in twee fasen de N501 kunnen oversteken. Door de realisatie van de middengeleider ontstaat tevens de ruimte om een linksafstrook aan te leggen.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Realisatie	2023	€ 2.000.000
N502-04 - Verbetering - Stikstoftraject N502 duinen Den Helder – Callantsoog (hmp 12,4-17,7) Dit deel van de N502 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N502-05 - Verbetering - Stikstoftraject N502 bij het Zwanenwater & Pettemerduinen (hmp 0,1-11,2) Dit deel van de N502 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
VRI-geb1-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRIs deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N503-Rijksweg / N245-Zuiderweg / N245-Havenstraat / N245-Warmenhuizerweg.	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 1.400.000

4.2. Gebied 2 - Alkmaar e.o.

Gebiedsgrens

Het gebied Alkmaar e.o. bestaat uit de gemeenten Alkmaar (exclusief gebied van voormalige gemeente Graft-De Rijp), Heerhugowaard, Langedijk, Bergen, Heiloo, Castricum (gedeeltelijk) en Uitgeest (gedeeltelijk).



Gebiedskenmerken

Het gebied Alkmaar e.o. kent als stedelijk woon-werkgebied een relatief hoge dichtheid van wonen en werken. Het ligt aan de rand van de Metropoolregio Amsterdam, waarmee het belangrijke relaties heeft. Dit uit zich onder andere in een sterke pendel richting het zuiden in de ochtend. Naast deze woon-werkrelaties is de kuststrook een sterke recreatieve trekpleister, net als de binnenstad van Alkmaar. De regio heeft een grote woningbouwopgave, waardoor naar verwachting de druk op de regionale infrastructuur van auto en fiets en het spoor toeneemt. Het betreft een regio met een groeiende werkgelegenheidsstructuur, veel vitale, regionaal gewortelde bedrijven en een sterke logistieke en agribusiness-sector. In de landelijke gebieden is het vervoer per auto belangrijk voor de langere afstanden en het vrachtvervoer.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 7 | GEBIED 2: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
19B08-01 - Vervanging - Huygenbrug A - remming- en geleidewerken De remming- en geleidewerken van de Huygenbruggen zijn einde levensduur en dienen te worden vervangen. De huidige remmingwerken ten westen van de brug N242 worden verwijderd en ten westen van de nieuwe fietsbrug worden nieuwe remmingwerken gerealiseerd. Op deze manier blijft er ruimte beschikbaar om in de toekomst een extra rechtsaf verbinding (N508/N242) te realiseren. Daarnaast is circa 75 meter koudgevormde stalen damwand aan de noord- en zuidzijde einde levensduur en dient te worden vervangen.	Einde levensduur	Studie	2026	€ 800.000
19B09-01 - Vervanging - Huygenbrug B - remming- en geleidewerken en damwanden Zie 19B08-01	Einde levensduur	Studie	2026	€ 800.000
BCHH-01 - Vervanging - SCADA-installaties Bediencentrale Heerhugowaard	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 4.500.000
N242Ld-02 - Vervanging - Fietsbrug 19B10 De fietsbrug wordt vervangen. Hierdoor ontstaat er opnieuw een fietsverbinding tussen de Huygendijk en Schermerdijk en een veilige doorvaart onder de N242 over de Ringvaart van de Heerhugowaard.	Einde levensduur	Studie	2026	€ 832.000

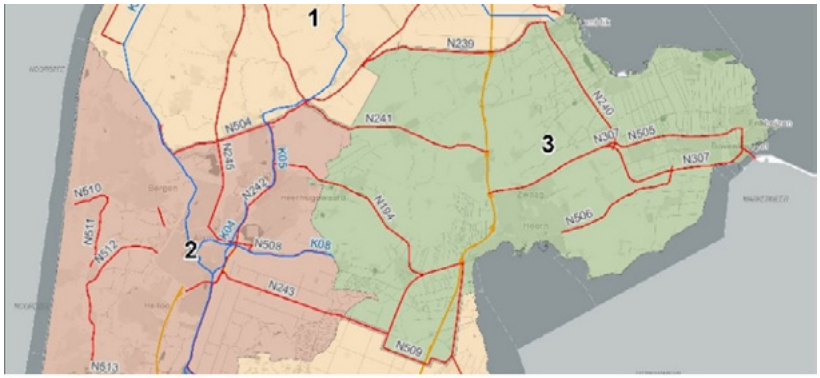
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
alg-13 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting A9 Heiloo (werken derden) Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, dat tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Naast de aansluiting bestaat het programma uit groenprojecten, bedrijventerrein Boekelermeer en woningbouw in Castricum/Limmen. De aansluiting is nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren, en levert daarnaast een bijdrage aan verbetering van knelpunten in de huidige situatie. Tevens wordt de aanleg van een fietsverbinding over de A9 meegenomen in dit project.	Verstede-lijking	Realisatie	2026-2028	€ 45.899.331
K07/K08-02 - Vervanging - 0/0 km - 2,2/7 km - Vaarwegvak 21 - Hoornsevaart (K07) en Huigenvaart (K08) Vervanging 400 m oeverconstructie hout voor hout, met natuurvriendelijke oevers op verschillende locaties.	Einde levensduur	Plan	2024-2025	€ 3.303.000
K20/10/09-b-01 - Vervanging - 38,4 km - 32 km - Vaarwegvak 7 - Noordhollandsch Kanaal: Gat van de Meer (Akersloot) - Splitsing Omval	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 3.400.000
K20/K10/K09-b-02 - Vervanging - 36,6 km - 36,6 km - Calamiteitensteiger Noordhollandsch Kanaal De calamiteitensteiger dient te worden vervangen. Om te voldoen aan de huidige wet- en regelgeving worden de palen uitgevoerd in staal.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 300.000
K20a-01 - Vervanging - 44,9 km - 38,4 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 4.120.000
K20a-02 - Vervanging - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval Alkmaar Noord - vervolg K20a-01	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 1.690.000
K20n-a-01 - Vervanging - 55,5 km - 44,9 km - Vaarwegvak 4 - Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar-Noord - Sint Maartensvlotbrug	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 1.985.000
N242-25 - Verbetering - Verkenning N242, gedeelte A9-N241 (Kooimeerplein-Verlaat) - vervolg Er is een eerste verkenning uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen, die zich nu op de N242 voordoen en zich in de toekomst zullen voordoen bij de realisatie van de geplande woningbouw in de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard. Samen met de gemeenten wordt een nadere verkenning uitgevoerd naar de noodzakelijk te treffen maatregelen op en rondom de N242 ten behoeve van de bereikbaarheid van alle modaliteiten, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Zie N242-29 voor de kortetermijnmaatregelen, die met het groot onderhoud kunnen worden meegenomen.	Verstede-lijking	Studie	n.n.b.	
N242-26 - Verbetering - Poortconstructie overgang A9-N242 (v/h Verkeersmanagement N242, ged. A9-N508) De overgang van de A9 (maximumsnelheid 100 km/uur) naar de N242 (maximumsnelheid 80 km/uur) is voor weggebruikers niet duidelijk merkbaar. Door het realiseren van een poortconstructie wordt de overgang van de A9 naar de N242 beter zichtbaar en zal de weggebruiker zijn snelheid sneller aanpassen.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2024	
N242-27 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Er is geen rechtstreekse fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Broek op Langedijk/Noord-Scharwoude. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Bereikbaar-heid fiets	Studie	2025-2026	
N242-28 - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt N242-Smuigelweg moeten fietsers gelijkvloers oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer net onder een spoorbrug vandaan komt. Daarnaast moeten fietsers vanuit het zuiden naar het kruispunt toe eerst de Smuigelweg oversteken om de opstelplaats van het kruispunt te bereiken. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen ter verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Studie	2025-2026	
N242-29 - Verbetering - Maatregelen N242, gedeelte N508-N241 (Nollenweg-Verlaat) Gelijktijdig met het groot onderhoud worden maatregelen gerealiseerd, die voortkomen uit de eerste verkenning van de N242 (zie N242-25).	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2028	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N242a-06 - Vervanging - 45,6 km - 46,92 km - Rehabilitatie Een deel van de N242a heeft een (theoretische) End of Life in 2024. Afstemming met de verkenning N242, gedeelte N508-N241 (N242-25).	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.450.000
N504a-01 - Vervanging - Schoorldammerbrug - 19A04 - civiel, vervanging (renovatie) val	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 1.691.000
N508-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N508-Herenweg Er is onvoldoende capaciteit op dit kruispunt. Het kruispunt wordt heringericht ten behoeve van een betere doorstroming van onder andere het openbaar vervoer en een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025	
N510-07 - Verbetering - Stikstoftraject N510 Schoorlse duinen (hmp 10,0 - 12,2) Dit deel van de N510 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N510b-01 - Vervanging - 10,45 km - 12,28 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N510b heeft een (theoretische) End of Life in 2028.	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.870.000
N511a-04 - Vervanging - 0,05 km - 4,76 km - Paddentunnels 5 stuks Het vervangen van vijf paddentunnels, drie in de N511 en twee in de N512.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 700.000
VRI-geb2-03 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N241-Heerenweide Opmeer / N241-Lindengracht Opmeer / N241-Verlaat Heerhugowaard / N242- Edisonstraat Heerhugowaard / N242-Zuidtangent Heerhugowaard / N245-Nauertogt Broek op Langedijk / N504-Rijksweg Schoorldam / N512-Heilooerzeeweg Egmond.	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 2.800.000

4.2. Gebied 3 - West-Friesland

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik (gedeeltelijk), Opmeer en Stede Broec.



Gebiedskenmerken

West-Friesland kent zowel landelijke als stedelijke gebieden. Het betreft een regio met veel externe relaties, een sterke werkgelegenheidsstructuur, veel vitale, regionaal gewortelde bedrijven en een sterke logistieke en agribusiness-sector. Daarbij werken velen buiten West-Friesland. Ook hier geldt dat in de landelijke gebieden het vervoer per auto belangrijk is voor de langere afstanden en het vrachtvervoer. De noord-zuidverbinding (A7 en spoorverbinding Amsterdam/West-Friesland) is de belangrijkste (economische) verbinding voor de regio.
Er worden de komende jaren veel woningen gebouwd in de regio. Hoorn zet in op een meer hoog stedelijk karakter rond het OV-knooppunt de Poort van Hoorn. Voor toeristen is het een aantrekkelijke regio door de natuur, het water en de historische steden.

TABEL 8 | GEBIED 3: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

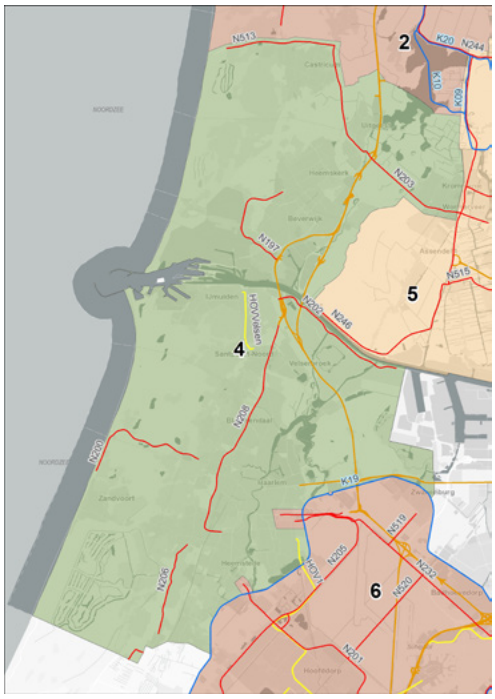
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/ krediet
N023-05 - Verbetering - Restpunten Westfrisiaweg Een aantal restwerkzaamheden moet nog worden afgerond. De werkzaamheden zijn zeer divers van aard qua financiële omvang en uitvoeringswijze. De locaties van de uit te voeren werkzaamheden zijn verspreid over het gehele traject van het project N23 (N194 en N307).	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2022-2027	€ 7.700.000
N194-01 - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde (werken derden) In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt er een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Koggenland wordt uitgevoerd en betaald.	Verstede-lijking	Studie	-	
N239-03 - Verbetering - Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7 De hoofdontsluiting van het Agriport A7-gebied is voorzien bij het kruispunt N239-Coppershorn. De op- en afritten van de A7 naar de N239 liggen op korte afstand van dit kruispunt. Om een goede doorstroming te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze kruispunten met drie gekoppelde VRI's op elkaar aangesloten.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2028	
N239-09 - Verbetering - Tijdelijke maatregelen kruispunt N239-Agriport/ Coppershorn Op het kruispunt is geen vrijliggende fietsoversteek aanwezig. Fieters moeten met het overige verkeer - waaronder zwaar vrachtverkeer van en naar Agriport - oversteken. Vooruitlopend op de definitieve oplossing (zie project N239-03) worden twee plateaus bij het kruispunt gerealiseerd voor een periode van circa 4 jaar.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Studie	2023-2024	€ 500.000
N240-05 - Verbetering - Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239 Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde gerealiseerd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat agrarisch verkeer niet meer door de kern van Opperdoes hoeft te rijden. Voor de parallelweg wordt een doorsteek door de Westfriesedijk naar de Koggenrandweg gemaakt. Ook wordt de fietsoversteek bij het Opperdoezerpad aangepast.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2027-2028	€ 9.800.000
N241-13 - Verbetering - Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7 Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N241b, gedeelte N242-A7 worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - verschillende maatregelen genomen. De weg, bermen en het fietspad worden verbreed. De kruispunten worden heringericht. En ter hoogte van de Trambaan wordt de N241 naar het noorden omgelegd. Ook worden grootschalig kabels en leidingen verlegd, waaronder waterstransportleidingen.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2022-2025	€ 60.000.000
N241b-03 - Vervanging - 10,2 km - 22,6 km - Wegconstructie en kunstwerken 19E03, 19E04, 19E07 zie N241-13	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 17.600.000
N247-17 - Verbetering - Trajectbenadering N247b, gedeelte N244-A7 Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N247, gedeelte N244-A7, worden twee vaste bruggen vervangen (vervangingsinvestering) en tevens verbreed (nieuwe investering).	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2025-2027	€ 1.650.000
N247-23 - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuizen Het upgraden van de fietsroute Hoorn-Purmerend (gemeentelijke en provinciale wegen/fietspaden) tot regionale route is onderdeel van het Fietsinfrastuctuurprogramma MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. Provinciale maatregelen: verbreden fietsstroken parallelweg N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), verbreden fietspad N247, ged. Dorpsweg-Grosthuizen en maatregelen fietstunnels N247.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2026-2027	
N247b-02 - Vervanging - Kunstwerken 19G33 en 19E20 Trajectbenadering: Vervangen van twee kunstwerken, die gelijktijdig worden verbreed (zie N247-17)	Einde levensduur	Realisatie	2025-2027	€ 3.600.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/ krediet
N307-01 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten Op enkele locaties kunnen weginspecteurs in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Dit wordt veroorzaakt door beperkt zicht op het verloop van de weg op een aantal locaties, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2025-2026	
N505-01 - Verbetering - Trajectstudie N505a De N505a loopt van de N240 naar de N302. De trajectstudie is opgenomen in de studiefase, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met de vervanging van de verkeersregelinstallaties aanpassingen aan de kruispunten op het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2027	
VRI-geb3-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N239-Coppershorn Lambertschaag / N247-Op- en afritten A7 Scharwoude / N505-De Weed Lutjebroek / N505-Esdoornlaan Bovenkarspel / N505-Kerspelweg Hoogkarspel / N505-Lindenlaan Enkhuizen / N505-Sluisweg Hoogkarspel / N505-Veilingweg Bovenkarspel / N505-Verlengde Raadhuislaan Grootebroek / N505-Westeinde Enkhuizen / N506-Markerwaardweg Venhuizen / N506-Zuiderdracht Blokker	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 4.200.000

4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Castricum (gedeeltelijk), Haarlem, Haarlemmermeer (gedeeltelijk), Heemskerk, Heemstede, Uitgeest (gedeeltelijk), Velsen, Zaanstad (gedeeltelijk en Zandvoort.



Gebiedskenmerken

Het gebied Zuid-Kennemerland/ IJmond is op te delen in een toeristisch kustgedeelte, de historische stad Haarlem en de industrie en bedrijven in de IJmond. Het gebied wordt doorsneden door het Noordzeekanaal. Zandvoort en Bloemendaal kenmerken zich door strand en natuurgebied en het circuit Zandvoort. De IJmond kenmerkt zich door Tata Steel dat een grote impact heeft op het omliggende gebied en de aanlanding van windenergie en verdere distributie het land in. Binnen dit gebied zijn geen vaarwegen in beheer of onderhoud.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 9 | GEBIED 4: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

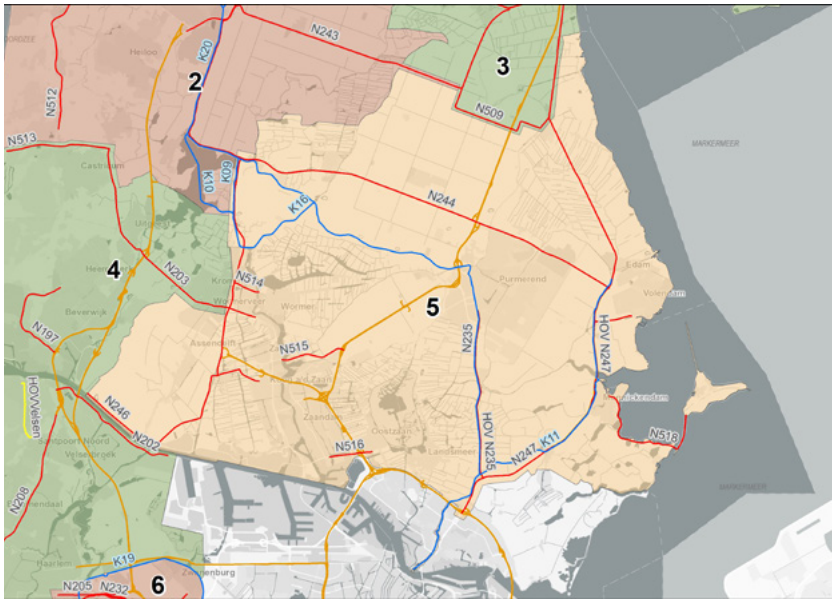
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
alg-42 - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen) Door de ligging van het nieuwe busstation Beverwijk moeten bussen omrijden (om de bioscoop heen). Daarom wordt een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan wordt gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2024-2025	€ 4.150.000
N197-04 - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk) De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden lopen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. Tijdens de spits ontstaat filevorming op de Velserweg en Velsertraverse, wat leidt tot oponthoud voor de bus en een onbetrouwbare dienstregeling. Het probleem wordt verergerd bij de passage van goederentreinen (soms ook in de spitsperiode) van Tata-Steel. Er wordt een vrijliggende busbaan aangelegd, inclusief halte voor Velsen Noord tussen het busstation Beverwijk en de Velsertraverse, die ook een kortere route kent. Tevens wordt een voet-/fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2024-2025	€ 24.550.000
N197-05 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Langs de N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg ligt geen fietspad. De aanleg van deze ontbrekende fietsverbinding tussen Wijk aan Zee en Heemskerk wordt onderzocht.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2025-2026	
N200-05 - Verbetering - Trajectstudie N200 Zeeweg Bloemendaal Op de Zeeweg vinden veel ongevallen plaats. Er wordt een trajectstudie uitgevoerd naar maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Ook wordt onderzocht hoe maatregelen kunnen bijdragen aan doelen op het gebied van stikstof, duurzaamheid en natuur. De impact op de doorstroming wordt meegenomen in de afweging van de oplossingen. De realisatie van de maatregelen is gekoppeld aan het groot onderhoud (2028). Ook wordt onderzocht of er maatregelen zijn die al in 2024 kunnen worden uitgevoerd.	Verkeers-veiligheid	Studie	2028-2029	
N203-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Krommenie Het project N203-01 onderzoekt de aanleg van een nieuwe weg tussen de A8 en de A9. Tegelijkertijd wordt op korte termijn de leefbaarheid in Krommenie verbeterd door onder meer (onderzoek te doen naar) het verbeteren van de stationsomgeving, het nemen van geluidsreducerende maatregelen, het verlagen van de snelheid en het realiseren van een doorfietsroute.	Gezonde leefomgeving	Studie	2024-2026	
N203-17 - Verbetering - Trajectstudie N203c, gedeelte A9-N513 Deze trajectbenadering is opgenomen in de studiefase van het iMPI, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met het groot onderhoud maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid kunnen worden getroffen.	Verkeers-veiligheid	Studie	2028-2029	
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9 Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond en tussen de regio Alkmaar en Amsterdam. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de regiogemeenten en het Rijk onderzoekt de provincie de mogelijkheden. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist, waarvoor een goede oplossing nodig is. Het opgestelde landschapsplan geeft aan hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk kan worden hersteld en versterkt. De nieuwe wegverbinding wordt ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat.	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N203-18 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513 Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en de aansluiting met de N513 door het nemen van de volgende kleine verkeersmaatregelen: het instellen van een inhaalverbod (in combinatie met ribbelmarkering middenas), het aanbrengen van kantmarkering op het fietspad en het planten van een haag tussen de rijbaan en het fietspad.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2023	€ 400.000
N203b-06 - Vervanging - 50,17 km - 51,4 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 2.920.000
N206b-02 - Vervanging - 39,1 km - 39,45 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 316.000
N208-05 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding N208, gedeelte Leidsevaartweg-Wagenweg Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk en een westelijk deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het oostelijke deel bestaat uit de realisatie van een fietsverbinding tussen de Leidsevaartweg en de Wagenweg.	Bereik-baarheid fiets	Realisatie	2025	€ 3.250.000
0208-08 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Jan Gijzenkade-Hoofdstraat Dit project is onderdeel van het traject Haarlem-Velsen van de doorfietsroute F9, Den Helder-Muiden. Tussen de Jan Gijzenkade (Santpoort-Zuid/Haarlem Delftwijk) en de Hoofdstraat (Santpoort-Noord) ontbreekt aan de westzijde van de N208 een fietspad, waardoor fietsers moeten omfietsen of de N208 twee keer moeten kruisen en gebruikmaken van oncomfortabele routes door Haarlem-Noord. Als onderdeel van de doorfietsroute is de aanleg van een fietspad wenselijk.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2027-2028	
N208-09 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding N208, ged. Munsterslaan-Leidsevaartweg Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk en een westelijk deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het westelijke deel bestaat uit een fietsverbinding tussen de Munterslaan en de Leidsevaartweg.	Bereik-baarheid fiets	Studie	n.n.b.	
N513a-06 - Vervanging - 21,44 km - 22,8 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 1.200.000
VRI-geb4-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N197-Wenckebachstraat Beverwijk / N200-VOP Bezoekerscentrum Overveen / N202-Op- en afrit A22 Oost Velsen-Zuid.	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 750.000

4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland

Gebiedsgrens

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit de gemeenten Amsterdam (gedeeltelijk), Alkmaar (v/h Graft-De Rijp), Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad (gedeeltelijk).



Gebiedskenmerken

Zaanstreek-Waterland maakt deel uit van het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De druk op wonen en werken neemt - net als in Amsterdam - ook in deze gebieden sterk toe. Het gebied heeft een sterke (woon-werk)relatie met Amsterdam en de gebieden ten zuidwesten daarvan. Door doorgaand woon-werkverkeer richting Amsterdam worden de dorpen geconfronteerd met grote hoeveelheden verkeer in de ochtend- en avondspits. Het gebied kenmerkt zich door meerdere waterverbindingen, zoals het Noordhollandsch Kanaal, het Noordzeekanaal en de Zaan. Het gebied heeft ook een belangrijke toeristische functie, met historische steden en De Zaanse Schans. Maar ook De Beemster en Stelling van Amsterdam, die beide de status Unesco Werelderfgoed hebben en de natuurgebieden Eilandspolder, het Markermeer en Polder Zeevang.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 10 | GEBIED 5: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
19D03A-90 - Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04) De bruggen Krommenie zijn aan vervanging toe. Brug A is de oudste brug en niet meer beschikbaar voor de scheepvaart. Beide bruggen zouden worden vervangen door 1 brug. In 2022 is echter besloten 2 bruggen terug te plaatsen vanwege verkeersveiligheid, toename van verkeer door woningbouw en in geval van storingen en onderhoud (verkeer kan dan gebruikmaken van de andere brug). Tevens wordt de fundatie van beide bruggen vervangen, zodat de bruggen in lijn worden gebracht met de naastgelegen spoorbrug. Tevens worden de nieuwe bruggen aangesloten op de Bediencentrale Heerhugowaard.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2027	€ 22.525.000
25E22-02 - Vervanging - Pontveer 't Schouw Onderzocht wordt of de pont volledig uit de vaart kan worden genomen of kan worden vervangen door een fiets-/voetgangerspont. Bij opheffing worden de landingshoofden, ketting en bijbehorend mechanisme en de pont verwijderd. Indien er een fiets-/voetveer komt, wordt dit een elektrisch vaartuig dat los van een ketting kan functioneren en worden de aanlandingshoofden aangepast. Indien de pont volledig wordt vervangen, moet een nieuwe pont worden aangeschaft, die zelfstandig kan varen en worden de landhoofden aan het nieuwe formaat en voorwaarden van de pont aangepast.	Einde levensduur	Studie	2026	€ 1.950.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
alg-29b - Verbetering - Vervangen Zaanbrug (werken derden) Het programma 'Vaart in de Zaan!' heeft tot doel de bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren, zodat bedrijven de modaliteit vervoer over water blijvend kunnen benutten en uitbreiden. De provincie realiseert namens de gemeenten de vernieuwing van de Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer. Het project draagt bij aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg.	Doorstroming vaarweg	Realisatie	2020-2024	€ 33.867.244
K11a-01 - Vervanging - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam Vaarwegvak 22: Vervangen 1500 m hout door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). Vaarwegvak 23: Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). Toepassing van eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden waar mogelijk.	Einde levensduur	Plan	2025-2026	€ 14.440.000
K11b-01 - Vervanging - 8 km - 13 km - Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2025-2026	
K20m-a-01 - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend - Knollendammervaart Vervangen houtenconstructie circa 400 m door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024-2025	€ 3.291.000
K20m-b-01 - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal: Knollendammervaart - Gat van de Meer (Akersloot) Vervangen 2,5 km houten oeverconstructie door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024-2025	€ 13.285.000
K20z-a-01 - Vervanging - 8,15 km - 0 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan (km 8,15) Vervanging 840 m stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2024-2025	€ 3.865.000
K20z-b-01 - Vervanging - 16 km - 8,15 km - Vaarwegvak 13 - Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km 8,15) tot Sluis Purmerend Vervanging stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 12.205.000
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9 Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond en tussen de regio Alkmaar en Amsterdam. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de regiogemeenten en het Rijk onderzoekt de provincie de mogelijkheden. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist, waarvoor een goede oplossing nodig is. Het opgestelde landschapsplan geeft aan hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk kan worden hersteld en versterkt. De nieuwe wegverbinding wordt ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat.	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
N235a-04 - Vervanging - 0,03 km - 4,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030	€ 10.500.000
N244-10 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting op het kruispunt N244-N247 (werken derden) De gemeente realiseert een nieuwe ontsluitingsweg, die aansluit op het kruispunt van de N244-N247. Hiervoor wordt het kruispunt N244-N247 aangepast.	Verstede-lijking	Realisatie	2024	€ 300.000
N244a-08 - Vervanging - 31 km - 33,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030	€ 11.500.000

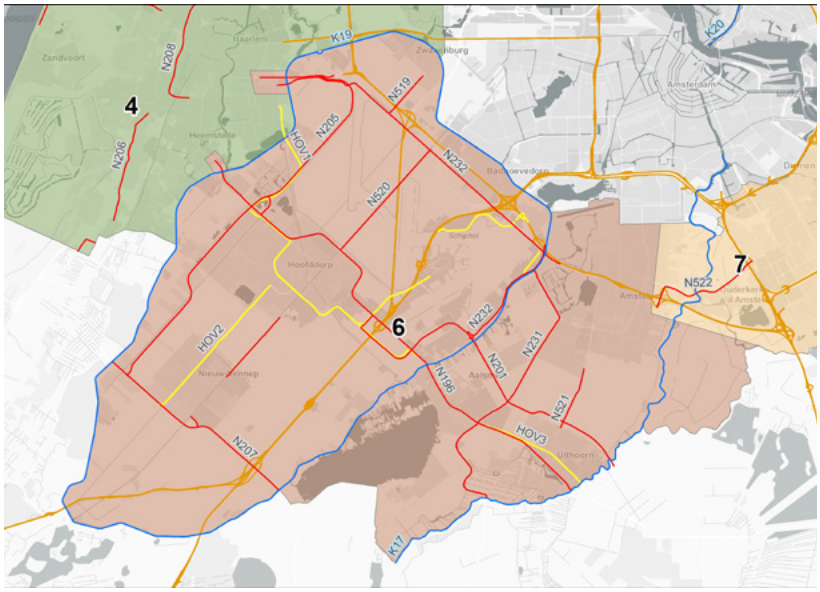
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N246-09 - Verbetering - Stikstoftraject N246 tussen Westzaan en A8 (hmp 24,8-25,5) Dit deel van de N246 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N246a-03 - Vervanging - Kunstwerken 25B03 en 25B05 Beide duikerbruggen veroorzaken een oneffenheid in het wegdek die moet worden opgelost.	Einde levensduur	Studie	2025	€ 2.500.000
N247-16 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517 De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N247 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. De samenwerkende overheden willen de bereikbaarheid op de N247 voor fietsers, automobilisten en openbaar vervoerreizigers bevorderen. De verkeersveiligheid moet daarbij verbeteren en de leefbaarheid en de natuur mogen er niet op achteruitgaan. Om de doorstroming te verbeteren, worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast en de verkeersstromen (openbaar vervoer/autoverkeer/ fietsers) rondom kruispunt Het Schouw ontvlochten door een complete reconstructie met aanleg van diverse kunstwerken. Daarnaast wordt bij kruispunt Het Schouw een busoverstappunt, een P+R en P+B aangelegd en wordt het huidige brandstofverkooppunt verplaatst. Rond kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam wordt de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. Kruispunt Nieuwendam, Hoogedijk en Wagenweg worden aangepast. Tussen de Hoogedijk en de Wagenweg wordt een fietspad aan de oostzijde van de N247 aangelegd en het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zeddeweg (N517) wordt verbreed zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2024-2026	€ 56.695.000
N247-18 - Verbetering - Reconstructie Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) en hoogwaardige fietsverbinding Amsterdam-Noord - Edam/Volendam (N247) De Bernhardbrug bij Monnickendam vormt de hoofdontsluiting van zowel Monnickendam als Marken richting de N247. De brug is te smal om alle verkeersstromen gescheiden te kunnen verwerken, de vele fietsers zitten tussen het gemotoriseerd verkeer. Ook op de kruispunten aan beide zijden van de brug is een verwarrende verkeerssituatie aanwezig. Tevens is de Bernhardbrug als knelpunt geïdentificeerd in de verkenning van de Vervoerregio Amsterdam naar een hoogwaardige fietsverbinding van Amsterdam-Noord naar Edam/Volendam.	Verkeers-veiligheid	Studie	2027-2028	
N247-19 - Verbetering - Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 (KANS) Samen met RWS, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam wordt een studie uitgevoerd voor het uitwerken van een langetermijnoplossing voor dit knelpunt. Tijdens de spitsperioden staan hier vrijwel altijd files, wat mede veroorzaakt wordt door de vele bussen die vanuit Amsterdam naar de regio Waterland v.v. rijden. Dit openbaar vervoer heeft absolute prioriteit, waardoor de doorstroming van het overige verkeer verder wordt gefrustreerd.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025-2026	
N247-22 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug Samen met de dorpsraad Broek in Waterland onderzoekt de provincie en haar samenwerkingspartners de mogelijkheid de N247 in Broek in Waterland verdiept aan te leggen. In eerste instantie waren er 5 varianten. In 2020 is besloten 2 varianten verder uit te werken: een variant met 2x1 rijstroken met vluchtstroken en een variant met 2x1 rijstroken met busstroken. Parallel aan deze studie wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	n.n.b.-	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N247a-03 - Vervanging - Dijksbrug Zie N247-16	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 2.700.000
N247a-06 - Vervanging - 29,9 km - 32,5 km - Slochterbrug/duikers Trajectbenadering: Vervangen kunstwerk (25E12) in combinatie met maatregel N247a-05. Van kunstwerk 25E11 (Slochterbrug) alleen de westelijke helft vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 2.000.000
N247a-07 - Vervanging - 40,93 km - 41,23 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.400.000
N515-02 - Verbetering - Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg Op het kruispunt N515-Zuiderweg, dat is voorzien van een verkeersregelinstallatie, zijn geen aparte fietsvoorzieningen voor het overstekende (brom-) fietsverkeer. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt een fietstunnel gerealiseerd, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute. Daarnaast wordt een faunapassage gerealisseerd en onderzoek gedaan naar het verbeteren van de looproute, de bocht Ramsbeek-Zuiderweg en de oversteek vanaf de Braakdijk over de N515.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2027	
N515-06 - Verbetering - Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7 Het P+R-terrein wordt intensief gebruikt en heeft te weinig capaciteit. Om misbruik door forenzen te voorkomen, heeft het fastfood restaurant, dat op hetzelfde terrein gevestigd is, paaltjes geplaatst. Als gevolg hiervan word er geparkeerd in de nabijgelegen woonwijk. Gelijktijdig met het groot onderhoud van het P+R-terrein worden de parkeervakken heringericht en uitgebreid (45 extra parkeerplekken). Tevens wordt een hoogtebeperking aangebracht, zodat campers en touringcars geen gebruik kunnen maken van de P+R.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028	
N515-07 - Verbetering - Fietspad N515, gedeelte A7-De Zaan en looproute Zaanse Schans Het upgraden van de fietsroute Purmerend - Zaanstad tot een metropolitane (snel)fietsroute is onderdeel van het programa Fietsinfrastuctuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen; dit project betreft het provinciale fietspad langs de N515. Op dit fietspad wordt rood asfalt gerealiseerd. Daarnaast wordt de aanleg van een voetpad vanaf de bushalte Zaanse Schans naar de Zaanse Schans onderzocht.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2024	
N515-08 - Verbetering - Stikstoftraject N515 polder Westzaan binnen bebouwde kom (hmp 4,8-5,8) Dit deel van de N515 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N515b-04 - Vervanging - 9,1 km - 11,88 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 6.000.000
N516-04 - Verbetering - Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT) De VRA werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaandstad en Oostzaan aan AVANT (Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg). De N516 kan het verkeer op termijn niet meer verwerken. Er zijn knelpunten, zoals de kruising met de Wibautstraat die in beheer bij Zaanstad is. Er vinden ruimelijke ontwikkelingen plaats (transitie van Achtersluispolder van bedrijventerrein naar deels woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 verder toeneemt. De scope van het project is in 2021 uitgebreid met de kruispunten (met de op-/afritten) van de A8, een fietsbrug over de N516 en een fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2023-2027	€ 15.167.000
VRI-geb5-03 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma)	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 4.900.000

4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen (gedeeltelijk), Haarlemmermeer en Uithoorn.



Gebiedskenmerken

Noord-Holland Zuid maakt net als Zaanstreek-Waterland deel uit van het gebied van de VRA. Ook hier neemt de druk op wonen en werken sterk toe. De komende jaren worden veel woningen in de regio gebouwd. Door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en Royal FloraHolland Aalsmeer is in dit gebied veel (internationale) bedrijvigheid gevestigd. Dit zorgt voor veel doorgaand en bestemmingsverkeer, en specifiek veel vrachtverkeer, waardoor de infrastructuur in beide richtingen - zowel in de ochtend- als de avondspits -zwaar wordt belast. Het gebied heeft naast de weginfrastructuur ook een omvangrijk netwerk van HOV-banen.

De provincie heeft met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een netwerkstudie opgesteld, die is uitgewerkt tot de Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040. Naast opname van maatregelen in het iMPI (zie HOV-19 en N196-04) wordt een verkenning Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek Haarlemmermeer uitgevoerd. Als onderdeel van de NOVEX MRA West en als uitwerking van de afspraken uit het bestuurlijke MIRT-overleg van november 2022 werken partijen aan infrastructuur¬pakketten die met de gebiedsontwikkeling in Hoofddorp Centrum, Hoofddorp Stationsgebied en Westkant Haarlemmermeer samenhangen. Zodra maatregelen aan de N201, N205 en N207 concreet zijn, worden deze in het iMPI opgenomen.

Met de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel en de VRA werkt de provincie de vastgestelde Bereikbaarheidsagenda Zuidlob uit in een prioritering van concrete voorstellen, gericht op opname in de meerjarenprogramma's van de afzonderlijke partijen, zoals het iMPI.

2 Nationale Omgevingsvisie Extra Metropoolregio Amsterdam

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 11 | GEBIED 6: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
25C02A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A Zie N201-29a	Einde levensduur	Realisatie	2021-2026	€ 17.705.000
alg-36 - Verbetering - Nieuwe Bennebroekerweg (werken derden) Voor de (economische) toekomst van de regio is het belangrijk dat het gebied rondom de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer goed bereikbaar is en blijft. Het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de (gemeentelijke) Nieuwe Bennebroekerweg, die van de N205 naar de A4 loopt, wordt onderzocht.	Verstede-lijking	Studie	2029-2032	
alg-47 - Verbetering - VRI- en kruispuntoptimalisaties Haarlemmermeer (uit Kruisweg-corridor studie) Dit betreft een nader onderzoek naar mogelijkheden om de doorstroming op en rond kruispunten te verbeteren door (bijvoorbeeld) de instellingen van verkeerslichten te verbeteren en/of vrije rechtsafstroken te realiseren.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2026-2027	
HOV-11 - Verbetering - Fietsoversteken busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent) Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer bij de busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep. Door het realiseren van een middeneiland kan het langzaam verkeer de busbaan in twee fasen oversteken. Daarnaast worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - enkele verkeersregelinstallaties geoptimaliseerd. Er worden attentielichten geplaatst, die alleen gaan branden als een bus de oversteeklocatie nadert.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Plan	n.n.b.	€ 3.000.000
HOV-12 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol De provincie Noord-Holland werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, het samenwerkingsverband Holland Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam aan een snelle, betrouwbare busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hiervoor komt er een nieuwe brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek. Het ontwerp voor de brug en de busbaan is in samenspraak met de omgeving gemaakt. Op de brug komt naast de busbaan ook een fiets- en een voetpad.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2026-2028	
HOV-13 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR) De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Er wordt een vrijliggende busbaan gerealiseerd langs de Fokkerweg tussen de Boeingavenue en de Capronilaan.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2026-2027	
HOV-14 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland De R-netlijnen 357 en 358 voldoen in de huidige situatie niet aan de streefwaarden wat betreft snelheid en betrouwbaarheid. Door de aanleg van een HOV-halte bij de hoofdingang van Royal FloraHolland kan de route voor beide buslijnen met 6 minuten worden versneld. De huidige haltes worden opgeheven. Over de N231 wordt een loopbrug (met liften en trappen) aangelegd, zodat buspassagiers veilig de N231 kunnen oversteken.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2022-2024	€ 12.592.000
HOV-16 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Westtangent Tussen station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza wordt een hoogwaardige en hoogfrequente busverbinding gerealiseerd. Op de route wordt een aantal aanpassingen doorgevoerd, waardoor de bus beter en comfortabeler door kan rijden. Dit project is in het iMPI opgenomen, omdat de provincie de brug over de ringvaart in eigendom, beheer en onderhoud neemt.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2020-2026	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
HOV-17 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Als onderdeel van deze ringlijn is een busbaan gerealiseerd vanaf Schiphol Oost Stationsplein tot de Southern Crossstraat. De fly-over is nu alleen geschikt voor busverkeer in zuidelijke richting. De bedoeling is de fly-over in twee richtingen geschikt te maken.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2027-2028	€ 13.228.000
HOV-19 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Lisserbroek-Hoofddorp NS De provincie, VRA en gemeente Haarlemmermeer willen nieuwe grootschalige woningbouwlocaties in de westflank van de gemeente Haarlemmermeer, aan de zuidrand van Hoofddorp en in de spoorzone ontsluiten met hoogwaardig openbaar vervoer.	Verstede-lijking	Studie	n.n.b.	
K17-c-02 - Vervanging - 20,95 km - 21,2 km - Afmeervoorziening Amstel De afmeervoorziening dient vernieuwd te worden over circa 200 meter lengte. Uitvoering door Waternet.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 500.000
K19o-a-02 - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost: Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug Delen van oorspronkelijke scope van K19o-a-01 en K19o-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprogrammeerd.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	
K19o-b-01 - Vervanging - 45,49 km - 46,2 km - Vaarwegvak 33 - Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug - Nieuwe Wetering Vervanging 710 meter hout voor stalen damwand.	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 4.759.000
K19w-a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 - Ringvaart West: Kagerplassen - Zijvaart Hillegom & Vaarwegvak 28 - Ringvaart Zijvaart Hillegom Zuider buiten Spaarne Bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie voor de vaarwegvakken 27 en 28 in totaal 858 m door hout (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 4.297.000
N196-04 - Verbetering - Koude aansluiting Kruisweg (N196)-Aalsmeerderweg Het realiseren van een koude aansluiting ten behoeve van het verslimmen van de logistiek, een efficiëntere doorstroming en het ontlasten van het kruispunt Kruisweg (N196)-Pudongweg-Fokkerweg. De maatregel behelst het doorkoppelen van twee delen van de Aalsmeerderweg die nu door de Kruisweg wordt onderbroken. Daarmee ontstaat voor logistiek verkeer een nieuwe route waarmee bestaande routes ontlast kunnen worden.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2026-2027	
N201-29a - Verbetering - Verbreding Cruquiusbrug De Cruquiusbrug A (zie 25C02A-91) wordt vervangen. Gelijktijdig met de vervanging wordt de brug verbreed en een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren. Tevens wordt het fietspad tussen Heemstede en Cruquius verbreed.	Bereik-baarheid fiets	Realisatie	2021-2026	€ 12.570.000
N201-36 - Verbetering - Verplaatsen aansluiting N201 Noord (werken derden) In verband met woningbouw Nieuw Noord (circa 1.000 woningen) moet de afrit Weg om de Noord (N201) naar de Hoofdweg worden verschoven/ verlengd. Deze maatregel wordt op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer uitgevoerd en betaald.	Verstede-lijking	Studie	2025	
N201a-03 - Vervanging - 20,71 km - 23,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 11.000.000
N231-15 - Verbetering - Legmeerdijk Zuid Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N231a-04) worden ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming aanpassingen aan de kruispunten met de Mijnsherenweg en Bachlaan gerealiseerd.	Verstede-lijking	Studie	2024	

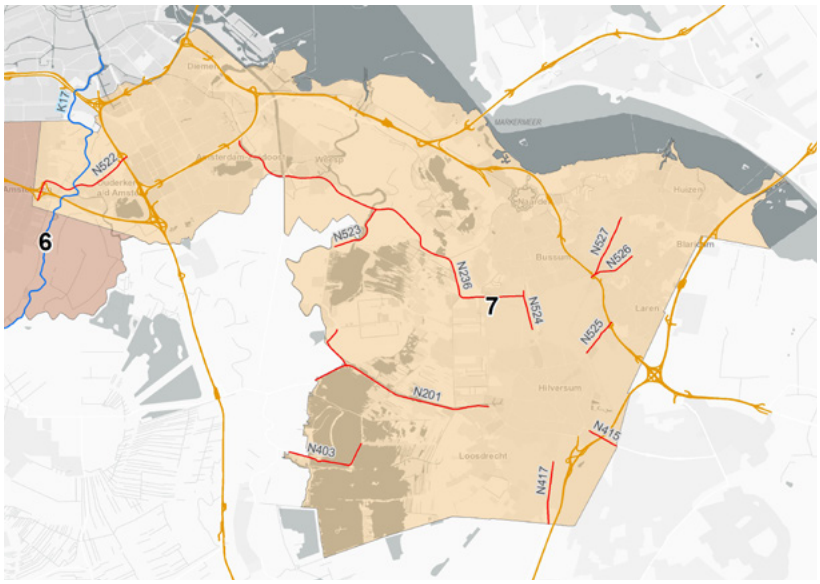
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N231-17 - Verbetering - Ongestoord Logistieke verbinding Greenport Aalsmeer Het project zet in goede bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex van RoyalFloraHolland door infrastructurele maatregelen aansluitend op de N201. De gemeente Aalsmeer realiseert een extra uitgang langs de Middenweg naar de N201, die alleen tijdens venstertijden wordt gebruikt. De provincie realiseert een extra ingang op de Legmeerdijk (N231) ten noorden van de hoofdingang en sluit aan op de te realiseren rotonde op het RoyalFloraHolland-terrein. De afslag is alleen te bereiken vanuit de richting Waterwolftunnel en hoewel de ingang voor vrachtverkeer was bedoeld, is besloten de aansluiting open te stellen voor al het verkeer.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2022-2024	€ 2.862.000
N231-18 - Verbetering - Verbreden fietspad Bosrandweg (N231) Uit de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). Het verbreden van het fietspad langs de Bosrandweg is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2025-2030	
N231b-06 - Vervanging - 22,54 km - 25,2 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Studie	2026	€ 7.350.000
N232-14 - Verbetering - Studie Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231) Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, nader onderzoek naar de kruispunten N231-Nieuwe Meerlaan, N231-Rietwijkeroordweg en fietsverbindingen naar Fokker Logistics Park en Schiphol-Oost Zuideinde.	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
N232-15 - Verbetering - Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232 Het fietspad langs de Schipholweg wordt verbreed en opgewaardeerd tot doorfietsroute. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. Het opwaarderen tot doorfietsroute leidt tot een stijging in het fietsgebruik en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2025-2026	
N232-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Fokkerweg (N232)/ Bosrandweg (N231) Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met -onder andere- kortetermijnmaatregelen: K-02 opknappen entree fietsers Schiphol-Oost, K-04 voetpad Renaissance Hotel Schiphol-Oost, K-05 houten vangrail tussen weg en fietspad Bosrandweg, K-06 voetpad tussen Bosrandweg 25 en rotonde Nieuwe Meerland en K-11 verbeteren verlichting fietspad Bosrandweg.	Verkeers-veiligheid	Studie	2025-2026	
N232-17 - Verbetering - Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232 Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). De realisatie van een zuidelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de Southern Crossstraat is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2028	
N232-18 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232 Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). De realisatie van een noordelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de A9 is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025-2030	
N232-19 - Verbetering - HOV-baan Fokkerweg (N232) Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). Een onderzoek naar de haalbaarheid van een vrijliggende HOV-baan langs de Fokkerweg (N232) is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2025-2030	
N232b-03 - Vervanging - 23,33 km - 33,15 km - Kunstwerken 25C31, 25D10, 25D11 Het vervangen van 3 kunstwerken door een grote duiker.	Einde levensduur	Plan	2024	€ 1.600.000
N232b-06 - Vervanging - Kunstwerken 25D13, 25D14, 25D26 en 25D27 Het vervangen van de kunstwerken op het kruispunt N232-N520.	Einde levensduur	Studie	2030	€ 3.800.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N232b-07 - Vervanging - 23,33 km - 25,52 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.250.000
N232b-08 - Vervanging - 25,52 km - 27,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.250.000
N519a-02 - Vervanging - 0,05 km - 1,95 km - Rehabilitatie Rehabilitatie verharding wegvak, km 0,05-0,33 en km 0,53-1,95	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 3.200.000
N520b-04 - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.300.000
N521a-02 - Vervanging - 0,05 km - 0,85 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2025	€ 1.500.000
SOLAROAD-2 - Vervanging - 23,1 km - 23,2 km - Innovatie - toepassing zonnefietspad Het asfalt op het fietspad langs de N232 ter hoogte van de rotonde Kromme Spieringweg (richting Haarlem) wordt vervangen door een verharding dat zonne-energie opwekt. Het 'zonnefietspad' wordt tussen de 100 en 420 meter lang.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2025	€ 2.700.000
VRI-geb6-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma).	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 8.050.000

4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek

Gebiedsgrens

Het gebied Gooi en Vechtstreek bestaat uit de gemeenten Amstelveen (gedeeltelijk), Blaricum, Diemen, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Ouder-Amstel, Weesp en Wijdemeren.



Gebiedskenmerken

Het Gooi en de Vechtstreek is strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht en heeft een aantal verstedelijkte gebieden en een aantrekkelijk landschap om te recreëren, zoals de Heuvelrug, de Vechtstreek en de Randmeren. Hoewel de regio bestaat uit middelgrote en kleinere gemeenten, zijn de mobiliteitsopgaven groot vanwege de scharnierfunctie tussen Utrecht, Flevoland en Noord-Holland. Het gebied wordt doorkruist door grote rijkswegen en spoorlijnen. Het Gooi en de Vechtstreek kenmerkt zich onder andere door een groene woonomgeving, een forse woningbouwopgave, met name in de omgeving van Amsterdam, veel natuurgebieden, een cluster van (digitale) creatieve bedrijven en Media Valley en het Unesco werelderfgoed De Stelling van Amsterdam.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 12 | GEBIED 7: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N201-33 - Verbetering - Trajectbenadering N201c Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N201c-03)worden kleine verbetermaatregelen uitgevoerd en wordt vanuit het PMI een bijdrage geleverd aan de vervanging van 2 vaste bruggen voor het verbreden van het profiel op de bruggen, zodat er meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad. Tevens worden fauna (otter-)passages als ontsnipperingsmaatregel gerealiseerd.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2024-2025	€ 460.000
N201c-03 - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Wegconstructie en kunstwerken 31F01, 31F02 en 31F03 zie N201-33	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 2.156.000
N201c-04 - Vervanging - 70 km - 77,48 km - Rehabilitatie Trajectbenadering N201c. Rehabilitatie diverse wegvakken: km 70,0-71,1; km 71,6-73,2; km 73,9-75,95; km 76,5-77,48.	Einde levensduur	Initiatief	2031-2031	€ 9.800.000
N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2023-2024	€ 1.500.000
N403a-03 - Vervanging - 0,5 km - 3,89 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2030	€ 5.200.000
N417-02 - Verbetering - Herinrichting N417Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer (waaronder ruiters) zijn onvoldoende zichtbaar. De weg wordt heringericht en aan de westzijde wordt een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aangelegd. Het fietspad aan de oostzijde komt te vervallen.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2023-2024	€ 3.700.000
N417a-01 - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km zie N417-02	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.200.000
N524-01 - Verbetering - Smalle fietspaden langs de N524Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De tweezijdige, éénrichtingen fietspaden langs de N524 zijn smal. Het is een prioritaire doorfietsroute en daarmee voldoet deze fietsroute niet aan de eisen en het gebruik. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2027	
N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunten N527 -Oud Blaricummerweg en N527-Museumlaan Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De fietsoversteek op het kruispunt N527-Oud Blaricummerweg is niet optimaal. Daarnaast wordt het terrein van de Trappenberg herontwikkeld en worden circa 300 zorgwoningen gerealiseerd. Het kruispunt N527-Museumlaan een belangrijke schakel is. Ook zijn er 2 meekoppelkansen: de aanleg van een tweerichtingenfietspad langs de N527 en wildpassages onder de N527 voor (klein) wild.	Verkeers-veiligheid	Studie	2025-2026	
N527a-02 - Vervanging - 0 km - 2,75 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2030	€ 6.900.000
VRI-geb7-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma).	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 1.750.000

4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's

In onderstaande tabel staan de werkzaamheden en projecten die in deelprogramma's op de provinciale infrastructuur worden uitgevoerd, verspreid over meerdere gebieden. Deze deelprogramma's zijn gericht op het aanpakken van één opgave op verschillende locaties in de provincie, zoals de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten of de uitrol van intelligente verkeerslichten.

TABEL 13 | GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
24BB-95 - Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 In de eerste fase is de Bediencentrale in Heerhugowaard gerealiseerd, is de glasvezelinfrastructuur aangelegd en zijn 12 bruggen aangesloten op de Bediencentrale. In de tweede fase worden nog eens 28 bruggen en sluizen aangesloten (totaal 40). Tevens worden derden gestimuleerd hun bruggen/sluizen op de Bediencentrale aan te sluiten.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2027	€ 17.472.050
alg-45 - Verbetering - Kantmarkering fietspaden Een groot deel van de provinciale fietspaden is onverlicht. Door het aanbrengen van kantmarkering op circa 200 km fietspad verbetert de verkeersveiligheid op relatief eenvoudige wijze en tegen lage kosten.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Realisatie	2023-2025	€ 2.500.000
alg-46 - Verbetering - Aanleg bermverharding Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden bermmaatregelen langs onze provinciale wegen gerealiseerd, zoals de aanleg van bermverharding en geleiderails. Het Rijk verleent hiervoor subsidie.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Realisatie	2023-2025	€ 2.700.000
alg-48 - Uitbreiding - Voetgangersoversteken toevoegen bij vervangen VRI's Bij de vervanging van 44 VRI's (zie VRI-programma) worden voetgangersoversteken gerealiseerd.	Verkeers-veiligheid	Plan	2023-2026	€ 250.000
VRI-programma - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 1 Een groot aantal verkeersregelinstallaties is aan het einde van hun levensduur en worden vervangen door iVRI's. Aangezien de werkzaamheden in alle gebieden plaatsvinden, worden de vervangingen binnen een programma uitgerold. Tevens worden de mogelijkheden tot het uitbreiden van voetgangersoversteken meegenomen.	Einde levensduur	Plan	2024-2026	€ 14.374.000
IVRI-01 - Vervanging - Bestaande VRI's aanpassen naar iVRI's Als onderdeel van Smart Mobility worden de bestaande verkeersregelinstallaties (VRI's) aangepast naar intelligente VRI's (iVRI's). Intelligente voertuigen die informatie ontvangen van en delen met intelligente infrastructuur dragen bij aan een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid. iVRI's kunnen aankomend verkeer herkennen en via apps en navigatiesystemen met verkeersdeelnemers communiceren over bijvoorbeeld tijd tot rood of groen. Wegbeheerders kunnen met iVRI's bepalen welke verkeersstromen meer prioriteit krijgen, zoals openbaar vervoer, vrachtverkeer of fietsers.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 4.725.000
MRL-07 - Vervanging - Machinerichtlijn 2e gedeelte, fase 1 CAB en overige lokale objecten De beweegbare kunstwerken moeten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). De MRL is wetgeving voor het veilig gebruik en beheersing van risico's voor gebruikers en het bedienend en onderhoudspersoneel van machines (inclusief beweegbare bruggen en sluizen).	Einde levensduur	Realisatie	2022-2027	€ 20.268.950
SLS-01 - Vervanging - Sleutelsysteem objecten Vervanging van de bestaande sleutelsysteem voor de diverse objecten, zoals openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en bruggen. Het huidige sleutelsysteem is sterk verouderd. Hierdoor is het toegangsbeheer 'vervuild', wat onveilige situaties kan veroorzaken.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 1.900.000

4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding

In onderstaande tabel staan de projecten, die naar verwachting in 2023 zijn gerealiseerd. Het iMPI is medio 2023 opgesteld, waardoor mogelijk maatregelen zijn opgenomen, die nog niet volledig in 2023 zijn afgerond.

TABEL 14 | GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2023 (ALLE GEBIEDEN)

Omschrijving maatregel	Thema
25G16/17-90 - Vervanging - Brug Ouderkerk a/d Amstel Zie N522-05	Einde levensduur
K09-01 - Vervanging - 2,5 km - 0 km - Vaarwegvak 8 - Markervaart Noord en Kogerpolderkanaal: Stierop – Noordhollandsch Kanaal Gedeelten van de bestaande houten oeverconstructies zijn vervangen.	Einde levensduur
LED-02 - Vervanging - Openbare verlichting door LED in de gebieden - fase 2 De openbare verlichting is voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur
N200-06 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Kop van de Zeeweg (N200) Bloemendaal Om de verkeersveiligheid bij de Kop van de Zeeweg op korte termijn te verbeteren zijn diverse maatregelen gerealiseerd, zoals aanleg plateaus, aanpassen markering en bebording bij uitritten en aanpassen snelheidsregime.	Verkeersveiligheid
N201-35 - Verbetering - Kruisweg-Corridor Er zijn meerdere knelpunten en ontwikkelingen in en rondom de Kruisweg-corridor waarin de A4, de N201 en de N196 belangrijke verkeersaders zijn. De provincie, VRA, gemeente Haarlemmermeer en Schiphol Group hebben de handen ineen geslagen om te komen tot integrale oplossingsrichtingen (fiets, HOV en weg) voor de middellange/lange termijn, die de bereikbaarheid van de gehele corridor verbeteren. De studie is inmiddels afgerond en via de adaptieve agenda Haarlemmermeer is een prioritering en programmering van de voorgestelde maatregelen gemaakt. De provinciale maatregelen worden apart in het iMPI opgenomen.	Bereikbaarheid
N202-05 - Verbetering - Trajectbenadering N202a Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N202 tussen hmp. 1.9 en 7.0 is bermverharding aangebracht om de 'vergevingsgezindheid' van de weg te vergroten, is de ambulance-uitrit aangepast en is een faunapassage gerealiseerd.	Verkeersveiligheid wegverkeer
N240-16 - Verbetering - Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes De N240, ged. Slootdorp-De Haukes, heeft een rijbaan van 5,85 meter. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is aan de westzijde van de weg bermverharding aangebracht.	Verkeersveiligheid wegverkeer
N243-06 - Verbetering - Trajectbenadering N243a Met de reconstructie van de N243 is de verkeerveiligheid verbeterd, de doorstroming geborgd en waar mogelijk de ruimtelijke karakteristieken van het gebied versterkt. Daarenboven was reconstructie noodzakelijk, omdat de weg voor een deel aan het einde van de levensduur is. Er zijn rotondes aangelegd en de weg is gereconstrueerd op basis van een uniform profiel van een wegbreedte van 7,05 meter, een vergevingsgezinde berm van 3 meter en een fietspad van 3 meter.	Verkeersveiligheid
N243a-03 - Vervanging - 0,68 km - 15,7 km - Wegconstructie en kunstwerken Gelijktijdig met de uitvoering van maatregel N243-06 zijn de kunstwerken 19E09, 19E10, 19E11, 19E12, 19E13, 19E14, 19G03, 19G04, 19G05,19G07,19G08 en 19G09 (gedeeltelijk) vervangen, is groot onderhoud uitgevoerd aan de VRI's bij de Jisperweg en Kathoek en zijn tussen km 14,6 en 15,2 de armaturen van de openbare verlichting vervangen en dimmers aangebracht.	Einde levensduur
N522-05 - Verbetering - Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk De huidige brug is vervangen door twee nieuwe bruggen. Het kruispunt aan de westzijde van de brug is verdwenen. De ontsluiting van de Amstelzijde verloopt nu via een parallelroute langs de Oranjebaan.	Doorstroming wegverkeer
N525-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg, gemeente Laren Ter verbetering van de verkeersveiligheid is op het kruispunt een LARGAS-verkeersplein gerealiseerd.	Verkeersveiligheid

Areaaluitbreiding

Indien met een verbeter- of uitbreidingsproject extra infrastructuur is gerealiseerd, bijvoorbeeld omdat een weg breder is geworden of bermverharding is aangelegd, is sprake van areaaluitbreiding. Dit leidt tot hogere kosten voor het vast en variabel onderhoud.
Jaarlijks wordt gekeken of inderdaad sprake is van areaaluitbreiding en worden hiervoor de gemiddelde, jaarlijkse kosten voor het vast en variabel onderhoud berekend. Dit wordt vervolgens via de kaderbrief verwerkt in de meerjarenbegroting.
In sommige gevallen wordt infrastructuur verwijderd en is sprake van areaalvermindering. Dit wordt eveneens meegenomen in de jaarlijkse evaluatie van het benodigde onderhoudsbudget.
Als een (deel van een) weg wordt overgedragen aan of overgenomen van een andere wegbeheerder wordt dit ook verwerkt in de berekening van de jaarlijkse onderhoudskosten.

TABEL 15 | AREAALUITBREIDING – JAARLIJKSE TOENAME KOSTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD

(Bedragen x € 1 miljoen)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Vast onderhoud - cumulatief	0,21	-0,52	-0,51	0,12	-0,04	-0,20	-1,44	-1,39	2,34
Variabel onderhoud - cumulatief	0,23	-0,57	-0,56	0,13	-0,05	-0,22	-1,58	-1,53	2,57
Totaal - cumulatief	0,44	-1,09	-1,08	0,25	-0,09	-0,41	-3,03	-2,92	4,91

4.10. Geschrapte projecten

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2023 zijn geschrapt.

TABEL 16 | GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2023

Omschrijving maatregel	Thema
K20-07 - Verbetering - Verlenging Koopvaardersschutsluis Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de kolklengte van de sluis verlengd tot 115 meter. Het verlengen van de Koopvaardersschutsluis tot 115 meter sluit aan bij de ambitie van de provincie om het Noordhollandsch Kanaal als kernnet aan te wijzen, die in de toekomst geschikt wordt voor minimaal CEMT-klasse 4, waarbij de sluis een kolklengte moet hebben van 115 meter. Door het verlengen van de sluis kunnen langere schepen via het Noordhollansch Kanaal richting Amsterdam varen. *De verlengingsopgave is uitgesteld. Het afgeronde voorlopig ontwerp kan later worden gebruikt voor een eventuele herstart van de verlengingsopgave. De Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder voor de omvaarroute wordt aangepast en ondergebracht in het Maritiem Cluster. Het project wordt geschrapt.*	Bereikbaarheid
K4/5/6-a-02 1 - Vervanging - Roskamsluis Zelfbediening *Besloten is geen zelfbediening te realiseren, maar de Roskamsluis op afstand te bedienen en in de zomer tevens lokaal te bedienen.*	Einde levensduur
N196-03 - Verbetering - Fietsverbinding N196/N201 Hoofddorp-Aalsmeer De fietsverbinding N196/N201 is een deel van de doorfietsroute Uithoorn-Zandvoort en is tevens onderdeel van een lopende ontwikkeling voor de verbetering van de fietsverbinding Hoofddorp-Aalsmeer. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. *De maatregel wordt door de gemeente gerealiseerd. Aangezien de fietsverbinding geen provinciaal areaal betreft, wordt de maatregel uit het iMPI geschrapt.*	Bereikbaarheid
N206-05 - Verbetering - Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Het onverplichte, tweerichtingen fietspad langs de oostzijde van N206 tussen de Boekenroodeweg en (ter hoogte van oversteek naar) de Woestduinweg is smal, ligt tussen bomen en kronkelt langs diverse uitritten van woningen. Het is daarom toegestaan op de rijbaan de fietsen. De N206 heeft een snelheidsregime van 60 km/u en een doorgetrokken asmarkering. Er zijn geen fietsstroken, waardoor het voor automobilisten onduidelijk is dat fietsers op de rijbaan fietsen. *Er zijn 4 varianten (knippen rijbaan en fiets op rijbaan, aanleg aanliggend fietspad, verbreden huidig fietspad en opmtimalisaties kruispunten/bocht) onderzocht, maar de varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar of lossen het probleem niet op. De maatregel wordt geschrapt.*	Verkeersveiligheid fietsverkeer
N206-06 - Verbetering - Verharding fietspad N206, ged. nabij Woestduinweg-Vogelenzang Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Vanaf oversteek nabij de Woestduijnweg tot Vogelenzang heeft het fietspad een oncomfortabele wegverharding. Vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen liggen er afwisselend stoeptegels en betonplaten. Door boomwortels wijken de tegels en platen in de loop der tijd. *Het onderhoud aan het fietspad is aangescherpt en hiermee is het fietsknelpunt opgelost. De maatregel wordt geschrapt.*	Verkeersveiligheid fietsverkeer

Omschrijving maatregel	Thema
N242-24 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Agriport A7 op de N242 Aan de noordzijde van Agriport is een aansluiting op de A7 gewenst. De gemeente Hollands Kroon heeft de provincie gevraagd deze ontsluiting in de vorm van een rotonde uit te werken. *De studie is uitgesteld tot 2028 en wordt dan door de gemeente uitgevoerd. De maatregel wordt daarom geschrapt.*	Verstedelijking
N512-07 - Verbetering - Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom)Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op dit kruispunt is geen aparte fietsoversteek aanwezig. Fietsers steken samen met het autoverkeer over. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen. *Er zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht, maar er is geen passende variant die voor alle verkeersstromen een verbetering is. Daarom wordt de maatregel geschrapt.*	Verkeersveiligheid fietsverkeer
N525-06 - Verbetering - Fietstunnel N525, strekken toeleidend fietspad (werken derden) Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt het steile, toeleidende fietspad naar de fietstunnel gestrekt, zodat de haakse bocht aan het begin van de tunnel en het grote hoogteverschil verdwijnt. *Het GNR voert de werkzaamheden uit, aangezien het fietspad eigendom is van het GNR. De provincie verstrekt een subsidie. Daarom wordt de maatregel uit het iMPI geschrapt.*	Verkeersveiligheid fietsverkeer

5 FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR



In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het iMPI. Deze financiële gegevens zijn opgenomen in de Begroting 2024 en de meerjarenraming.
Conform het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is in het financiële overzicht onderscheid gemaakt tussen de verschillende kapitaalgoederen, namelijk wegen (wegen en bruggen) en vaarwegen (oevers, vaarwegen en sluizen).

5.1. Vast en variabel onderhoud

Ontwikkelingen

Zoals te zien is in Tabel 3 lopen de gebiedscontracten de komende jaren af. Verder lopen ook de contracten voor het tunnelbeheer en wegkantsystemen binnenkort af. Naar verwachting vallen de nieuwe contracten duurder uit dan de huidige contracten, met name vanwege schaarste. Er is schaarste in de personeelsmarkt, grondstoffen en tijd (langdurige en ingewikkelde procedures). Marktpartijen worden overvraagd gezien de renovatieopgave die voor heel Nederland ligt. Een deel van de oplossing hiervoor wordt gezocht in een programmatische aanpak met andere overheden. Het is nog niet mogelijk een financiële inschatting van de consequenties van aflopende contracten voor beheer en onderhoud te geven.

Netto budgetten vast en variabel onderhoud

Jaarlijks worden de budgetten voor het vast en variabel onderhoud geactualiseerd. In de begroting worden de onderhoudsbudgetten gecorrigeerd met het indexatiepercentage gebaseerd op de GWW-index. De contractprijzen voor het vast en variabel onderhoud komen ten laste van de exploitatie. Het overige variabel onderhoud wordt ten laste gebracht van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen.

TABEL 17 | NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN/VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A: Vast onderhoud wegen	**21,67**	**20,41**	**19,96**	**20,19**	**20,19**	**20,19**	**20,19**
B: Vast onderhoud vaarwegen	**5,99**	**5,87**	**5,59**	**5,17**	**5,17**	**5,17**	**3,11**
C: Variabel onderhoud wegen	**20,61**	**10,96**	**3,41**	**3,70**	**2,61**	**5,42**	**5,90**
D: Variabel onderhoud vaarwegen	**1,85**	**0,21**	**0,21**	**0,11**	**4,04**	**0,21**	**0,67**
E: Gebiedscontracten - contractprijzen GBC vast onderhoud wegen GBC vast onderhoud vaarwegen	**42,21** 37,14 5,07	**43,14** 38,07 5,07	**43,98** 38,91 5,07	**43,91** 38,84 5,07	**43,75** 38,68 5,07	**42,51** 37,43 5,07	**42,56** 37,49 5,07
F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud GBC variabel onderhoud wegen GBC variabel onderhoud vaarwegen	**9,00** 6,50 2,50	**9,00** 6,50 2,50	**9,00** 6,50 2,50	**9,00** 6,50 2,50	**9,00** 6,50 2,50	**9,00** 6,50 2,50	**9,00** 6,50 2,50
Totaal	**101,33**	**89,58**	**82,15**	**82,08**	**84,76**	**82,49**	**81,43**

Verloop bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen

Het verloop van de bestemmingsreserve volgt uit de jaarlijks verwachte uitgaven voor variabel onderhoud. Volgens het BBV mag het saldo van een reserve per ultimo boekjaar niet negatief zijn. Door de bestemmingsreserve is het mogelijk de fluctuerende uitgaven te egaliseren.

TABEL 18 | VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Saldo per 1-1	37,46	40,26	43,12	47,62	54,46	60,62	64,90	67,12
Stortingen	17,10	22,02	22,94	26,27	26,11	24,74	23,22	23,22
Overhevelingen	5,10	0,70	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	**59,66**	**62,98**	**66,56**	**73,89**	**80,56**	**85,36**	**88,12**	**90,33**
Onttrekkingen	-18,00	-18,46	-18,94	-19,43	-19,94	-20,46	-21,00	-21,55
Vrijval	-1,40	-1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo per 31-12	**40,26**	**43,12**	**47,62**	**54,46**	**60,62**	**64,90**	**67,12**	**68,78**

TABEL 19 | VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Saldo per 1-1	5,50	8,32	8,36	8,49	12,82	17,04	21,14	24,41
Stortingen	12,36	6,36	6,36	8,36	8,36	8,36	7,66	7,66
Overhevelingen	-5,10	-0,70	-0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	**13,85**	**13,97**	**14,21**	**16,85**	**21,18**	**25,40**	**28,80**	**32,07**
Onttrekkingen	-3,69	-3,80	-3,91	-4,02	-4,14	-4,26	-4,39	-4,52
Vrijval	-1,84	-1,82	-1,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo per 31-12	**8,32**	**8,36**	**8,49**	**12,82**	**17,04**	**21,14**	**24,41**	**27,56**

De bedragen voor de jaren 2029-2031 in Tabel 18 en Tabel 19 zijn een doorkijk. De programmering van het variabel onderhoud is voor deze jaren nog niet volledig. Mede hierdoor lopen de saldo's voor deze periode sterk op. Bij de herziening van de huidige NIKG 2020-2023 wordt het normbudget voor onderhoud opnieuw vastgesteld. Dit is het moment om vast te stellen of de stortingen in de reserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen in lijn zijn met de te verwachten uitgaven.

5.2. Investeringen

Het vervangen, verbeteren en uitbreiden van bestaande infrastructuur wordt in begrotingstermen gezien als investeringen; eenmalige uitgaven die gedurende de levensduur van de infrastructuur (maatschappelijke) baten opleveren. Om te kunnen investeren worden door Provinciale Staten kredieten verstrekt. In de Financiële verordening Provincie Noord-Holland is opgenomen dat de afschrijving van een investering in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut start in het jaar volgend waarop het werk in gebruik is genomen. Dit leidt vervolgens tot kapitaallasten, waarbij de afschrijvingstermijnen - zoals vermeld in hoofdstuk 3, Tabel 5 - worden toegepast.

Vervangingsinvesteringen

Er is een stelpost in de begroting opgenomen voor de dekking van de kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen. De hoogte hiervan is bepaald op basis van het normbudget in de NIKG 2020-2023. De gemiddelde jaarlijkse investeringssom voor vervangingsinvesteringen is circa € 40 miljoen per jaar. Daarnaast is rekening gehouden met een vast bedrag van € 5 miljoen per jaar aan indexering. De kapitaallasten lopen jaarlijks op tot uiteindelijk een bedrag van € 45 miljoen in 2070. De kapitaallasten worden in de begroting geraamd in het jaar volgend op ingebruikname. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten vervangingsinvesteringen met een gelijk bedrag wordt verhoogd.

Het niet tot besteding komende budget in de stelpost valt bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen.

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

Net als bij de vervangingsinvesteringen is voor de dekking van de kapitaallasten van toekomstige verbeter- en uitbreidingsinvesteringen een stelpost opgenomen in de begroting. Deze stelpost wordt vanaf 2023 jaarlijks geïndexeerd. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen met een gelijk bedrag wordt verhoogd.
Ook hier valt het niet tot besteding komende budget in de stelpost bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen.

Naast de stelpost is er nog een provinciale dekkingsbron, namelijk de reserve OPI (Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur). Alle middelen binnen deze reserve zijn door Provinciale Staten gekoppeld aan provinciale infrastructuurprojecten. Daarnaast is het mogelijk dat derden (bijvoorbeeld de VRA, het Rijk of een gemeente) een bijdrage leveren aan een verbeter- of uitbreidingsinvestering.
De dekking uit de reserve OPI en de bijdragen van derden worden in mindering gebracht op het te kapitaliseren bedrag. Het bedrag dat na aftrek van de bijdragen derden en de reserve OPI overblijft, wordt gekapitaliseerd en gedekt uit de stelpost.

5.3. Kapitaallasten

Vervangingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost vervangingsinvesteringen is te vinden in Tabel 20. Allereerst is de huidige stand van de stelpost gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor alle geprogrammeerde, toekomstige vervangingsprojecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze projecten volgens programmering (schattingen budget, scope, planning) promoveren naar de realisatiefase.
Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn afspraken gemaakt over de toekomstige financiering van vervangings-investeringen. De effecten hiervan worden verwerkt bij de Eerste Begrotingswijziging 2024. Dit betekent dat de bedragen in Tabel 20 niet meer actueel zijn en worden aangepast.

TABEL 20 | VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
huidige stand stelpost	0,0	1,8	2,8	4,8	4,5	5,4	6,3	7,2
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2024	0,0	1,8	2,8	4,7	4,4	5,2	6,1	7,0
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2024-2031	0,0	1,6	2,2	1,8	0,5	-1,3	-1,3	-1,9

Dit overzicht laat zien dat er voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 worden aangevraagd. Echter, als alle vervangingsprojecten in de studie- en planfase conform de huidige programmering worden uitgevoerd, is vanaf 2029 in de stelpost onvoldoende ruimte. Binnen de beschikbare ruimte in de stelpost wordt een afweging van prestaties, risico's en kosten gemaakt. De mogelijke effecten van inflatie zijn in de doorrekening van deze stelpost niet verwerkt, want deze laten zich lastig meerjarig voorspellen. De stelpost voor vervangingsinvesteringen wordt momenteel niet geïndexeerd.
Gegeven de huidige programmering is de verwachting dat over een aantal jaren de grens van de huidige stelpost wordt bereikt.

Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen is te vinden in Tabel 21. Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor de projecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze volgens de huidige programmering promoveren naar de realisatiefase. Hierbij de kanttekening dat met name de uitvoeringskosten van de studieprojecten vaak nog grove schattingen zijn.
Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn afspraken gemaakt over de toekomstige financiering van vervangings-investeringen. De effecten hiervan worden verwerkt bij de Eerste Begrotingswijziging 2024. Dit betekent dat de bedragen in Tabel 21 niet meer actueel zijn en worden aangepast.

TABEL 21 | VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033 e.v.**
huidige stand stelpost	0,69	0,49	0,95	1,20	1,17	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2024	0,69	0,47	0,91	0,99	0,96	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI 2024-2031	0,69	0,47	0,90	0,94	0,88	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2024-2031	0,69	0,47	0,78	0,47	0,16	-0,74	-0,87	-1,02	-1,08	-3,90

Dit overzicht laat zien dat in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 worden aangevraagd. Tevens is uit deze tabel op te maken dat binnen de stelpost ook nog voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase. De realisatie van de huidige studieprojecten kunnen vanaf 2029 niet meer worden gedekt uit de stelpost. Het saldo van de stelpost wordt dan negatief. Dit kan betekenen dat binnen afzienbare tijd onvoldoende middelen in de stelpost aanwezig zijn om een studieproject te promoveren naar de planfase en hiervoor te zijner tijd een uitvoeringskrediet aan te vragen.

Voor de toekomst moet worden gekeken welke mogelijkheden er zijn en welke keuzes moeten worden gemaakt om de meerjarenraming van beide stelposten sluitend te krijgen. Dit is onderdeel van de nadere uitwerking van het Coalitieakkoord 2023-2026, waarin afspraken zijn gemaakt over aanvullende dekking voor vervanging, verbetering en uitbreiding binnen het programma Mobiliteit.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

BIJLAGE 1



Projecten	Algemene term gebruikt in het iMPI voor infrastructurele werkzaamheden voor wat betreft onderhoud, vervanging, verbetering, en uitbreiding. Al deze projecten resulteren in een fysieke verandering in de infrastructuur. Een project kan bestaan uit meerdere infrastructurele maatregelen die mogelijk een verschillend financiële dekking hebben. Een voorbeeld hiervan is een project waarin groot onderhoud tegelijkertijd met een vervanging wordt uitgevoerd.
Investeringen	Uitgave om duurzame kapitaalgoederen aan te schaffen of te vervangen. Deze kapitaalgoederen hebben een levensduur van meerdere jaren.
Kredieten	Budget beschikbaar voor een vervanging, verbetering, of uitbreidingsinvestering. Voor de financiering van vervanging, verbetering- en uitbreidingsprojecten worden kredieten aangevraagd bij Provinciale Staten. Na goedkeuring is het budget voor het investeringsgedeelte van het project beschikbaar. Het is dus niet altijd het totale budget van het project wanneer dit uit meerdere activiteiten bestaat. Ook geldt dat de dekking varieert, deze kan geheel door de provincie beschikbaar gesteld worden maar het kan ook derde partijen betreffen.
Dekking	Bij de jaarlijkse begroting dienen de middelen voor de dekking van uitgaven aangewezen te worden. Dit kunnen naast eigen provinciale middelen ook bijdragen derden zijn.
Financiering	De wijze waarop uitgaven worden betaald (vanuit eigen vermogen of vreemd vermogen)
Exploitatie (begroting)	Een exploitatie(begroting) is het overzicht van uitgaven en inkomsten die worden verwacht in het lopende begrotingsjaar
Kaderbrief	In de kaderbrief geeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn visie op de te verwachten financiële ontwikkelingen en op het beleid in de komende jaren. Met deze brief vraagt het college aan Provinciale Staten aan te geven wat de financiële kaders zijn voor de begroting en de meerjarenraming. De kaderbrief is daarmee de start van de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus.

GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BIJLAGE 2



BG	begroting
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten
CA	Coalitieakkoord
CAB	Centrale afstandsbediening
CEMT-klasse	Conférence Européenne des Ministres de Transport-klasse. Klasses om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen.
DGD	dunne geluidreducerende deklaag
DRIP	dynamisch route-informatiepaneel
EBW	eerste begrotingswijziging
GS	Gedeputeerde Staten
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
iMPI	integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur
iNHi	investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur
IPM	integraal projectmanagement
iVRI	intelligente verkeersregelinstallatie
KW	kunstwerk
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRA	Metropool Regio Amsterdam
MRL	Machinerichtlijn
NIKG	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NOVEX MRA	Nationale Omgevingsvisie Extra Metropoolregio Amsterdam
NVO	natuurvriendelijke oever
OV	openbaar vervoer
OVL	openbare verlichting
P+B	Park + Bike
P+R	Park + Ride
PNH	Provincie Noord-Holland
PS	Provinciale Staten
SCADA	Supervisory Control And Data Acquisition
TESO	Texels Eigen Stoomboot Onderneming
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VRI	verkeersregelinstallatie

HAARLEM, SEPTEMBER 2023

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Directie BU, Sector BSP en Directie BEL,
Sector Mobiliteit

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub
Haarlem, september 2023

Heilloze Weg

Inspreektekst Stichting Heilloze Weg
Provinciale Staten Commissie Ruimte
9 oktober 2023

Geachte voorzitter, leden van de commissie Ruimte en toehoorders,

Stichting Heilloze Weg heeft kennis genomen van het integrale Meerjaren Programma Infrastructuur oftewel het iMPI voor 2024.
Op pagina 19 staat nog steeds het project Afslag A9 bij Heiloo en nota bene ook nog in de zogeheten Realisatiefase.

Zoals bij de meesten van u bekend, is de Afslag A9 een onderdeel van de Overeenkomst Nieuwe Strandwal. Deze overeenkomst is er op gebaseerd dat het bedrijventerrein Boekelermeer en de grotendeels dure nieuwbouw in Zuiderloo en Zandzoom genoeg geld opbrengen om daaruit de Afslag A9 en een aantal Groenprojecten te financieren.

Volgens wethouder Vennik van Heiloo is deze Overeenkomst Nieuwe Strandwal een kaartenhuis; alles hangt met alles samen voor de haalbaarheid.

Stichting Heilloze Weg is tegen de Afslag A9 omdat deze dwars door een belangrijk en kwetsbaar weidevogelgebied gaat. Het betreft het laatste stukje Oer IJ gebied ten oosten van Heiloo.
Om deze afslag te realiseren wordt 17 hectare weidevogelgebied opgeofferd zonder dat er zicht is op compensatie in natuur elders in Heiloo; men wil alleen financieel compenseren!

Stichting Heilloze Weg is ook tegen de Groenprojecten, want deze worden niet aangewend voor natuurcompensatie maar voor infrastructuur om de recreatie in dit kwetsbare gebied te stimuleren. Zo wordt er een fietspad mee gefinancierd, dat ook dwars door dit mooie gebied gaat (van de Lagelaan in Heiloo rechtdoor naar Akersloot).
Verder worden er fietspaden elders in Heiloo en zelfs spoorwegovergangen van gefinancierd. Er gaat geen euro van de deze Groenprojecten naar versterking van de natuur, integendeel alleen naar exploitatie van de al onder druk staande natuurgebieden.

Stichting Heilloze Weg is NIET tegen woningbouw in Zandzoom en Zuiderloo, maar wel tegen de massale bouw van 3000 woningen die voor 80% in het duurdere segment liggen en die vooral voor de bovenmodale en bovenregionale vraag zijn, zoals wethouder Dellemijn in 2016 in een beleidsstuk schreef. Stichting Heilloze Weg wil beperkte en vooral betaalbare

woningbouw voor de jongeren en ouderen in Heiloo en binnen de grenzen die het landelijke gebied aan kan.

Stichting Heilloze Weg is NIET tegen de ontsluiting van het bedrijventerrein Boekelermeer, maar vindt dat deze ontsluiting er feitelijk al is als de gemeente Heiloo eindelijk, na 5 jaar, bereid zou zijn om de laatste 50 meter van de Middenweg tussen Heiloo en Alkmaar te gaan asfalteren. Er wordt nu al illegaal gebruik van gemaakt omdat je zo in 2 minuten van het bedrijventerrein Boekelermeer Heiloo op de A9 bij Alkmaar bent.

De Overeenkomst Nieuwe Strandwal is een kaartenhuis; er loopt nog steeds een rechtszaak tegen de stikstofvergunning voor Zandzoom. De zitting is in februari 2024. Eerdere uitspraken van de rechter duiden erop dat ook die vergunning vernietigd wordt. Tegen de Afslag A9 gaat Stichting Heilloze Weg opnieuw bezwaar maken bij de Raad van State.

Dat alles betekent nog meer vertraging en nog meer geld. Bovendien zijn alle huidige onderzoeken inmiddels achterhaald en/of juridisch niet meer geldig.

Stichting Heilloze Weg vraagt u daarom deze Overeenkomst Nieuwe Strandwal open te breken en vooral met klem om de Afslag A9 te schrappen uit het iMPI. Op zijn minst zou de status dienen te worden aangepast van Realisatiefase naar Planfase.

Ik dank u voor uw aandacht.

Vragen en antwoorden (met aanvulling):

Sp

1. Welke effecten heeft de Afslag A9 op de diversiteit van het vogelbestand

Omdat de oostelijke afslag vanaf de Lagelaan schuin en dwars door het Heilooer Die-gebied aansluit op het Bedrijventerrein Boekelermeer Heiloo, gaat ruim 17 hectare niet te vervangen weidevogel-gebied verloren. Daar komt ook nog het geplande recreatieve fietspad bij dat in het kader van de Groenprojecten -die feitelijk vooral infrastructurele projecten zijn zoals spoorwegovergangen en andere fietspaden- vanaf de Lagelaan naar Akersloot dwars door het Die-gebied wordt aangelegd.

Het is een dus substantieel verlies aan weidevogelgebied en bovendien, vanwege de twee nieuwe doorsnijdingen, een enorme verstoring en versnippering van het leefgebied van tal van soorten. Zwaar beschermde populaties van de Noordse woelmuis raken van elkaar afgesneden, raken geïsoleerd en sterven uit.

2. Zijn er meer historische zaken die door de Aansluiting vernietigd dreigen te worden (SP)

Direct vernietigd wordt het laatste stukje Oer IJ gebied ten Oosten van Heiloo, omdat zoals hierboven al vermeld, de oostelijke afslag vanaf de Lagelaan schuin en dwars door het gebied aansluit op het Bedrijventerrein Boekelermeer Heiloo. Ook de aanleg van een fietspad vanaf de Lagelaan naar Akersloot dwars door het gebied is een directe aantasting.

Indirect is er sprake van de vernietiging van een veel groter gebied ten zuidwesten van Heiloo voor de massale dure woningbouw in Zandzoom (ruim 2000 woningen extra tov van de huidige 10.000 woningen die Heiloo telt) die eigenlijk alleen nodig is om de afslag te financieren.

Zoals de wethouder in 2016 al in een memo schrijft is de Zandzoom niet nodige voor de autonome groei van de autochtone bevolking, maar voor de bovenregionale en bovenmodale vraag,

Voor deze massale dure nieuwbouw wordt nog eens 800 hectare cultuurhistorisch en landschappelijk belangrijk gebied opgeofferd. Eeuwenoude historische houtwallen en greppels, duinrellen en oude verkavelingspatronen verdwijnen. Heiloo en Limmen worden met het project Zandzoom aan elkaar gebouwd en het open landschap tussen Heiloo en Limmen verdwijnt.

3. U noemde de Middenweg, waarom is die weg afgesloten?

De formele reden waarom de Middenweg is afgesloten, is vanwege afspraken tussen Heiloo en Akersloot (nu Castricum) dat openstelling pas kan NADAT de afslag A9 bij Heiloo gerealiseerd is. Deze afspraken staan nergens op papier.

Het college van Heiloo heeft lange tijd beweerd dat deze afspraken in het zogeheten C20 convenant uit 1997 (!) tussen Heiloo en Castricum staan. Dat is niet zo en dat heeft het college onlangs ook moeten toegegeven. Sindsdien verwijst het college van Heiloo naar de Overeenkomst Nieuwe Strandwal uit 2014, maar ook daar staan die afspraken niet in. Er is wel een mailwisseling met een inwoner waarin de VVD-wethouder schrijft :

> Dank voor je vragen en je interesse in de zaken die in ons dorp spelen.
>
> Graag beantwoord ik je vragen.
>
> Ad 1. De A9 afslag is, zoals je reeds stelt, mede ingegeven door de nieuwe woonwijken Zuiderloo en Zandzoom. Een aansluiting ter hoogte van de Kanaalweg zou bij gebruik van de aansluiting door de nieuwe bewoners van Zuiderloo en Zandzoom extra belasting betekenen voor de Kanaalweg, Stationsweg en Kennemerstraatweg. Omdat nu het vooruitzicht op nieuwbouw van de woningen ongunstig is, betekent dat niet dat je een afslag daar op moet baseren. Het perspectief van de Zandzoom is verder weg maar niet uit beeld.
>
> Bovendien zijn er in het verleden diverse studies verricht naar de mogelijkheden voor een afslag en daar is de Lagelaan variant uiteindelijk als meest gunstige uit de bus gekomen.
>
> Ad 2. Die doorgang is er tot nu toe niet gekomen omdat dan de gemeente Alkmaar een aansluiting op de A9 minder noodzakelijk zou kunnen vinden. Nu is de afspraak dat de doorsteek er komt als de afslag komt. Zo is de druk op Alkmaar, dat graag een tweede ontsluiting wil van het bedrijventerrein, om mee te betalen optimaal.
>
> Als er nu al een doorsteek zou zijn gaan er meer mensen uit het Alkmaarse deel van het bedrijventerrein naar het zuiden dan van Heiloo naar het noorden. Dat betekent een grote druk op de Kanaalweg en Kennemerstraatweg en niet te vergeten op de wegen in Akersloot.
>
> Ik hoop je zo voldoende beantwoord te hebben.

Stichting Heilloze Weg ziet de openstelling van de Middenweg als een snel, goedkoop en milieuvriendelijk alternatief voor de afslag. Zij het dat de ondernemers én én willen. Het gerucht gaat dat er toezeggingen zijn gedaan aan bedrijven.

Zo heeft een kaasbedrijf luttele dagen voor het afsluiten van de Overeenkomst Nieuwe Strandwal iop 12 maart 2014 aan de gemeente een mail gestuurd met de vraag om bevestiging van het doorgaan van de ondertekening van de ONS en dus de afslag.

Net voor die ondertekening heeft het bedrijf een de grondaankoopovereenkomst met de gemeente getekend. Hierbij is een korting van 1 miljoen gegeven, want het bedrijf moest naar de Boekelermeer om in Castricum ruimte te maken voor een vakantiepark.. Dat bedrijf heeft zijn nieuwe kantoor qua architectuur al helemaal ingesteld op het traject afslag A9. Een traject dat al in 2005 is geschetst VVD –gedeputeerde Hooijmaijers! Zo zit het bedrijf straks van een B op een A-locatie.

4. Klopt het dat ondernemers de borden hebben weggehaald en dat de weg nu een sluipweg is?

Ja, dat klopt. De laatste 50 meter die Heiloo weigert te asfalteren is nu illegaal in gebruik. Er stond een hek, maar dat is weggehaald door inwoners. Dagelijks gaat er veel verkeer overheen en ook de hulpdiensten, politie, HVC en aqnderen maken er geruik van. Ook de inwoners uit Limmen en Castricum.

Fvd
5. Is die 50 meter een officiële openbare weg?

Nee, het is een braak liggend stuk terrein met zand en kuilen die onderhouden wordt door inwoners (geëffend, kuilen gedicht met grond, etc).
Het stuk moet nog geasfalteerd worden.

Gemeentebelangen Heiloo
Secretariaat:
[redacted]
De Waard 15
1851 RA Heiloo

Statencommissie Ruimte
Agendapunt iMPI
9 oktober 2023

Geachte voorzitter, geachte leden van de Statencommissie Ruimte,

Sinds 2013 volg ik als inwoner van de gemeente Heiloo de ontwikkelingen rond de Aansluiting A9 bij Heiloo. Vanaf maart 2018 volg ik deze nog serieuzer als lid van de gemeenteraad van Heiloo én als lid van de Auditcommissie van de gemeente Heiloo én als fractievoorzitter van de lokale partij Gemeentebelangen Heiloo.

Zowel in de Provinciale Staten als in de gemeente Heiloo staat in november de Begroting 2024 op de agenda.

Vanavond staat in deze Statencommissie het integraal Meerjaren Programma Infrastructuur op de agenda. Het iMPI. Dit iMPI is één van de belangrijkste financiële peilers van de Begroting 2024 van de Provincie NH.

In dit iMPI staat bij de Regio Alkmaar, op pagina 19 onderaan het project Aansluiting A9 bij Heiloo, met de status realisatie en voor een bedrag van 45,9 miljoen euro.
Dat bedrag van 45,9 miljoen euro is gebaseerd op een kostenraming uit 2021!

U ontvangt net als wij de kwartaalrapportages Aansluiting A9.
Is het u opgevallen dat in de Q3-Q4 2021 Rapportage Aansluiting A9 bij de stand van zaken staat:

5.3.1. Stand van zaken per 31 december 2021

Tabel 2: Overzicht budget, gemaakte kosten en verplichtingen

Omschrijving	Actueel budget	Peildatum: 31-12-2021		
		Kosten	Verplichtingen	Totaal
Bouwkosten, onderzoek, K&L en VAT	32.032.154	8.867.189	282.999	9.150.188
Grondverwerving	5.468.504	5.468.504	-	5.468.504
Afkoop RWS	2.040.000	-	-	-
Indexatie RWS &PNH	4.468.137	-	-	-
Risicoreservering	1.890.536	-	-	-
Totaal	**45.899.331**	**14.335.693**	**282.999**	**14.618.692**

In Q3 van 2023 zal een nadere analyse plaatsvinden op het huidig budget, gemaakte kosten en de mogelijke verwachtingen in relatie tot gestegen prijzen van energie en materialen/grondstoffen.

Die actualisatie heeft nog NIET plaatsgevonden, maar is uitgesteld naar een gunstig moment.

Gemeentebelangen Heiloo
Secretariaat:
[redacted]
De Waard 15
1851 RA Heiloo

In de Q1-Q2 2022 Rapportage Aansluiting A9 daaropvolgend staat namelijk bij de stand van zaken:

5.3.1. Stand van zaken per 30 juni 2022

Tabel 2: Overzicht budget, gemaakte kosten en verplichtingen (bedragen exclusief niet verrekenbare BTW)

Omschrijving	Actueel budget	Peildatum: 30-06-2022		
		Kosten	Verplichtingen	Totaal
Bouwkosten, onderzoek, K&L en VAT	32.032.154	8.986.458	190.124	9.176.582
Grondverwerving	5.468.504	5.468.504	-	5.468.504
Afkoop RWS	2.040.000	-	-	-
Indexatie RWS &PNH	4.468.137	-	-	-
Overige kosten	1.890.536	-	-	-
Totaal	45.899.331	14.454.962	190.124	14.645.086

Gezien de huidige prijsontwikkelingen in de markt en de vertragingen in de bestemmingsplanprocedure (terwijl projectmanagementkosten doorlopen) is het de vraag of de huidige beschikbare budgetten toereikend zullen zijn voor realisatie van het project. Er wordt een stuurgroep voor november 2022 ingepland en voorbereid. Het projectteam biedt ter bespreking een notitie aan over een aantal dilemma in het project met oplossingsrichting(en). Één van de dilemma wordt de vraag: wat is een goed moment de budgetten te actualiseren naar de laatste inzichten in de prijspeilontwikkelingen. Bij twijfel of behoefte aan meer toelichting, kan de besluitvorming over de dilemma in een stuurgroep in februari 2023 plaatsvinden.

Er is blijkbaar nog geen gunstig moment gevonden, want de kosten zijn NIET geactualiseerd!

Maar er staat in de Q3-Q4 2022 Rapportage Aansluiting A9 nu wél onomwonden dat het huidige beschikbare budget van 45,9 miljoen NIET voldoende is om het project te realiseren. Er staat letterlijk:

5.3.1. Stand van zaken per 31 december 2022

Overzicht budget, gemaakte kosten en verplichtingen (bedragen exclusief niet verrekenbare BTW)

Omschrijving	Actueel budget	Peildatum: 31-12-2022		
		Kosten	Verplichtingen	Totaal
Bouwkosten, onderzoek, K&L en VAT	32.032.154	9.165.590	141.632	9.307.222
Grondverwerving	5.468.504	5.468.504	-	5.468.504
Afkoop RWS	2.040.000	-	-	-
Indexatie RWS &PNH	4.468.137	-	-	-
Risicoreservering	1.890.536	-	-	-
Totaal	45.899.331	14.634.094	141.632	14.775.726

Het beschikbaar budget is gebaseerd op prijspeil 2021. De verwachting is dat het beschikbaar budget onvoldoende is om het project te kunnen realiseren (o.a. door prijsstijgingen en vertraging). De financiële werkgroep zal in beeld brengen welke financieringsafspraken benodigd zijn om het project te kunnen realiseren.

Gemeentebelangen Heiloo
Secretariaat:
[redacted]
De Waard 15
1851 RA Heiloo

Conclusie: het budget 2021 cq. 2024 van 45,9 miljoen euro is onvoldoende om het project te realiseren!

Gemeentebelangen Heiloo heeft twee vragen hierbij:

a) Hoe kan het dat dit project dan nu überhaupt nog in de Realisatiefase staat?
b) Hoe kunt u in de Provincie NH -en hoe kunnen wij in de gemeente Heiloo- een Begroting 2024 goedkeuren, als we nu al weten dat het beschikbare budget voor de Aansluiting A9 zo'n 15 tot 20 miljoen te laag is, gezien de inflatie, gestegen bouw – en arbeidskosten alsmede verwachte bezwaarprocedures, vertraging en actualisatie van onderzoeken.

Gemeentebelangen Heiloo kan zo'n begroting niet goedkeuren. Daarom zijn wij hier om er met u voor te pleiten dat er een kostenactualisatie plaatsvindt voorafgaand aan de Begroting 2024, zodat u en wij een weloverwogen besluit kunnen nemen op basis van realistische cijfers.

Dan nog iets. De accountant van de gemeente Heiloo schrijft in zijn accountantscontrole over 2022 in paragraaf 6.2 over de Voortgang Aansluiting A9 ten aanzien van de subsidie van de Provincie NH: **"De subsidie is daarna verhoogd naar € 14,2 miljoen en vervolgens naar € 16,3 miljoen. Niet duidelijk is of de provincie voor laatstgenoemde bedrag ook een formele subsidiebeschikking heeft verstuurd".**

Gemeentebelangen Heiloo heeft daarom nog een paar laatste vragen aan u en aan GS:

a) Heeft de Provincie NH een tweede subsidiebeschikking ten bedrage van 2,1 miljoen vastgesteld? Zo ja, wanneer en kan Gemeentebelangen Heiloo daarvan een afschrift krijgen?
b) Is de Provincie NH bereid nog meer subsidie te verlenen boven op de extra 16.3 miljoen? Zo ja, hoeveel? Zo nee, waarom niet? Dit heeft immers grote gevolgen voor de financiën van de 3 gemeenten die projectpartner zijn. En vooral voor Heiloo als penvoerder van het project.

Wij, de fractie van Gemeentebelangen Heiloo, zijn met het oog op ónze Begroting 2024 voor de gemeente Heiloo zeer benieuwd naar uw antwoorden en die van GS.

Gaan we voor een realistische begroting of een geflatteerde? Nogmaals voor de goede orde, wij pleiten hier vanavond niet voor of tegen de Aansluiting A9; wij pleiten voor betrouwbare cijfers en een realistische begroting vanuit onze kaderstellende en controlerende taak als gemeenteraad.

Dank u voor uw aandacht!

Fractie Gemeentebelangen Heiloo
[redacted]

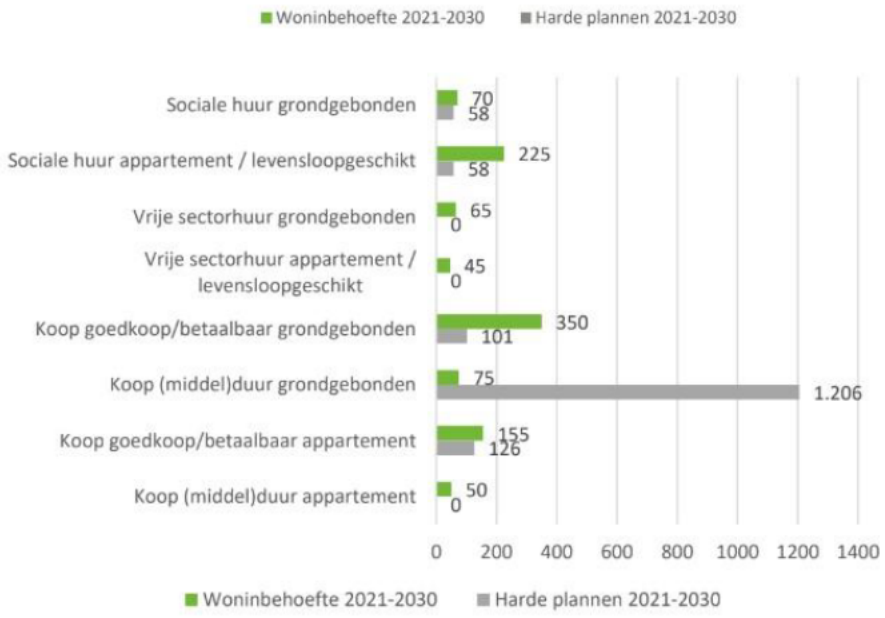
Gemeentebelangen Heiloo
Secretariaat:
[redacted]
De Waard 15
1851 RA Heiloo

Naar aanleiding van de vragen:

Volt: hoe staat uw partij tegenover de Aansluiting A9?

Nut en noodzaak van de Aansluiting A9 zijn nooit aangetoond. Voor het bedrijventerrein Boekelermeer wil Heiloo al decennia een eigen aansluiting op de A9. Met de doorsteek via de Middenweg is die er nu, zij het niet officieel. Dus is de Aansluiting feitelijk overbodig.

De woonwijken Zuiderloo en Zandzoom worden primair aangelegd om die Aansluiting te financieren, niet om te voorzien in de lokale of regionale woonbehoefte. Uit recent woningmarkt onderzoek van Companen blijkt dat er in Heiloo een kwalitatieve mismatch is; de huidige bouwplannen bevatten ruim 1200 dure woningen teveel, terwijl de lokale en regionale behoefte juist bestaat uit betaalbare woningen.



Bron: Gemeente Heiloo 2021, bewerking Companen.

Uit de confrontatie tussen de harde plannen en de woningbehoefte voor de periode tot 2030 valt op dat:

- Het aantal plannen voor appartementen en grondgebonden sociale huurwoningen redelijke in lijn ligt met de behoefteontwikkeling.
- Er is een kwalitatieve mismatch tussen de harde planvoorraad en de ontwikkeling van de woning-behoefte.

Gemeentebelangen Heiloo
Secretariaat:
[redacted]
De Waard 15
1851 RA Heiloo

Vandaar dat Gemeentebelangen Heiloo, mede op grond van de achterhaalde financiële onderbouwing aandringt op een heroverweging van de Overeenkomst nieuwe Strandwal en mn. de Aansluiting a9. Heiloo kan de kosten en de verkeerseffecten ervan niet aan.

Er wordt een spel gespeeld tussen Heiloo en Alkmaar om Alkmaar te dwingen mee te betalen aan de Aansluiting A9, die voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Boekelermeer niet nodig is. Aan de noordzijde van het bedrijventerrein is al een aansluiting op de A9.

SP: Naar aanleiding van de subsidies, zou de woningbouw in Zandzoom niet op tijd geld opleveren voor de Aansluiting A9?

De ontwikkeling van Zandzoom is ernstig vertraagd door de vernietiging van het Bestemmingsplan Zandzoom door de Raad van State in 2020. De gehele bestemmingsplanprocedure moet opnieuw. In september 2023 heeft de gemeente Heiloo het zoveelste voorbereidingsbesluit genomen om de ontwikkeling van het gebied te bevriezen.

Daarnaast loopt er nog een rechtszaak tegen de Wnb/stikstof ontheffing waar pas in 2024 een uitspraak in volgt.

Verder zijn de economische omstandigheden dusdanig veranderd dat de bouw duurder wordt dan gepland – en het was al voor 80% dure nieuwbouw- en de vraag lager dan geprognosticeerd. Vanwege gestegen rente en hoge kosten is de vraag naar nieuwbouw ingezakt.

De ontwikkeling van Zandzoom gaat veel langer duren en de vraag is of de opbrengsten voldoende zullen zijn voor de gestegen kosten van ook de Aansluiting A9.

D66: Waarop is de schatting van 15 tot 20 miljoen hogere kosten voor de Aansluiting A9 gebaseerd, aangezien er geen actualisatie heeft plaats gevonden?

De schatting is gebaseerd op indexatie; in 2022 was de inflatie ruim 10%. Ook de bouwkosten (loon en materiaal) vertoonden in 2022 de hoogste stijging ooit; 9% voor utiliteitsbouw. De prijzen van zand en grind zijn tov. 2020 met 40% gestegen in 2023!
De lonen zijn jaar op jaar met ruim 5% gestegen en ook voor 2024 wordt uitgegaan van 5% stijging. Daarnaast is de rente fors gestegen en nemen de kapitaallasten toe. Cumulatief betekent dit een stijging van ruim 15 miljoen euro op een bedrag uit 2021 van 45.9 miljoen.

Gemeentebelangen Heiloo
Secretariaat:
[redacted]
De Waard 15
1851 RA Heiloo

PvdD: Over de accountantscontrole, klopt het dat de provincie 2,1 miljoen bijplust en dat de accountant de stukken over dit besluit niet kan terug vinden?

Dat klopt. Medio 2020 bleek de Aansluiting A9 opnieuw duurder uit te vallen; in totaal 5,7 miljoen aan meerkosten. Heiloo moest hiervan 1,7 miljoen betalen. In november 2020 viel de coalitie van de gemeente Heiloo hierover. De nieuwe coalitie heeft een gesprek gehad met GS met als resultaat dat de Provincie NH haar extra bijdrage aan de Aansluiting A9 verhoogde van 14.2 naar 16,3 miljoen. De afspraken/beschikking over deze sprong van 2,1 miljoen extra heeft de accountant niet in de gemeentelijke stukken terug kunnen vinden.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13156
Extern Zaak ID	2079145
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	5.a.1
Titel	Begroting 2024 (alle commissies)
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	9 oktober 2023

Toelichting

In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2024 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.

Programmabegroting 2024

Voorwoord:

Verbindend vooruit! Naar een leefbare en economisch krachtige provincie. Dit is onze ambitie voor de collegeperiode 2023-2027. Voor de uitvoering van het akkoord stellen we naast structurele investeringen ruim € 136 miljoen beschikbaar voor nieuw beleid.

Noord-Holland is een prachtige provincie, met een grote diversiteit aan landschappen, levendige steden en vitale dorpen en kernen. Samen met inwoners en partners willen we van Noord-Holland een nog mooiere provincie maken. Daarbij gaat het uiteraard over de thema's wonen, economie, natuur, energietransitie en klimaat en hebben we ook nadrukkelijk aandacht voor welzijn, bereikbaarheid en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Goede voorzieningen, passende banen en voldoende ruimte voor recreatie zorgen er voor dat inwoners en bedrijven zich thuis voelen in Noord-Holland. Een leefbare en economisch krachtige provincie, daar staan we voor.

In deze begroting maken we inzichtelijk wat we willen bereiken, wat we gaan doen en wat de kosten zijn. We verbinden onze ambities steeds aan het beschikbare geld. Bij alle onderwerpen maken wij een koppeling met de Brede Basismonitor die laat zien hoe de welvaart in Noord-Holland zich in de brede zin van het woord ontwikkelt.

In deze begroting staan onze beleidsdoelstellingen helder per programma op hoofdlijnen verwoord. Daarbij is ook opgenomen hoe wij deze denken te bereiken. Door de korte tijd die er dit jaar beschikbaar was om op basis van het coalitieprogramma uit te werken hoe wij de uitvoering denken te gaan doen, is de invulling van de begroting op onderdelen globaler dan wij gewend zijn. Dit zal later dit jaar nader worden ingevuld en bij de kadernota 2025 voorgelegd worden in onder meer het meerjarenperspectief. De nadere invulling en uitvoering van deze doelstellingen werken we uit in overleg met partners en inwoners.

De val van het kabinet brengt onzekerheden met zich mee over het rijksbeleid en inzet van de rijksmiddelen. Deze middelen zijn nodig om de landelijke en onze eigen doelen te bereiken. We willen echter voorkomen dat de vorming van een nieuwe regering onze ambities remt. We gaan uit van onze eigen kracht en zoeken van daaruit samenwerking met onze partners en financiering uit de (transitie)fondsen van het Rijk.



De grote uitdagingen vragen om forse investeringen. Tegelijkertijd streven wij naar een gezonde financiële huishouding. Jaarlijks kijken wij kritisch naar hoe wij onze ambities zo efficiënt en effectief mogelijk kunnen realiseren. Zo maken wij ruimte voor nieuw beleid door enerzijds onze uitgaven te verlagen en anderzijds door een verhoging van de opcenten (wegenbelasting). Bij de verhoging van de opcenten zorgen we er wel voor dat we de provincie met de laagste opcenten blijven. Hiermee houden we onze begroting en de meerjarenraming structureel in evenwicht. Dat is een uitstekende basis voor de uitvoering van het coalitieakkoord.

Esther Rommel

Gedeputeerde Financiën

Inhoudsopgave

Inhoud

Programmabegroting 2024 1
Voorwoord: 2
Inhoudsopgave 3
1 Samenvatting 4
Inleiding 4
Brede ontwikkelingen provincie 4
Financiële begroting in één oogopslag 5
Structureel en reëel evenwicht 6
Overzicht financiële ontwikkelingen 7
Leeswijzer 10
Trends uit de brede basismonitor 12
2 Programma's 14
Programma 1 Bestuur 15
Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving 23
Programma 3 Ruimte en Wonen 33
Programma 4 Bereikbaarheid 43
Programma 5 Natuur en landelijk gebied 54
Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur 68
7 Overzicht algemene middelen en organisatie 77
3 Paragrafen 83
4 Financiële begroting 140
5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 221
Bijlagen 230
Wettelijk- en provinciaal beleidskader 230
Brede basismonitor 233
Bestuur en directie 234
Noord-Holland in feiten en cijfers 235
Waar zijn wij te bereiken 235
Lijst met gemeenten 236

1 Samenvatting

Inleiding

Voor u ligt de begroting en meerjarenraming 2024-2027. De begroting is het stuurinstrument van de provincie Noord-Holland waarin Provinciale Staten (PS) de budgettaire kaders voor het jaar 2024 vaststellen.

In juli is het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' gepresenteerd. Het coalitieakkoord is zo herkenbaar en evenwichtig mogelijk verwerkt in deze begroting. Op deze wijze is invulling gegeven aan het versterken van de leefbare en economische krachtige provincie voor alle Noord-Hollanders.

In deze begroting zijn de activiteiten van de operationele doelen gebundeld op het niveau van het beleidsdoel. Dit creëert meer samenhang tussen de verschillende activiteiten die bijdragen aan hetzelfde beleidsdoel en wordt de verantwoording richting de Staten helderder.

Om de provinciebegroting toegankelijk te maken is naast dit boekwerk een animatie van deze begroting gemaakt en een gebruiksvriendelijke webversie van de begroting ontwikkeld. De financiële stukken van de provincie, waaronder de animatie en de webversie van deze begroting, zijn te vinden op de financiële portal op de website van de provincie Noord-Holland.

Brede ontwikkelingen provincie

In 2021 is op verzoek van PS de eerste Brede Basismonitor opgesteld. Het doel van de Brede Basismonitor is het verbeteren van de informatie- en sturingswaarde van het beleid van de provincie. Een deel van de indicatoren komt voort uit het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Provincies zijn verplicht deze indicatoren op te nemen in de begroting en jaarrekening. De overige indicatoren sluiten aan bij diverse landelijke en provinciale monitoren.

Voor de indicatoren in de begroting 2024 wordt de derde versie van de Brede Basismonitor uit 2023 gebruikt. De Brede Basismonitor is hier te vinden: (link)

In de samenvatting staan de belangrijkste trends die voortvloeien uit de Brede Basismonitor en in de bijlage staat verdere informatie over de Brede Basismonitor. De trendindicatoren zijn niet direct te koppelen aan prestaties of inzet van de provincie. Met de brede basismonitor Noord-Holland volgen we op een overzichtelijke en systematische manier de belangrijke trends in de provincie.

Financiële begroting in één oogopslag

Saldo van baten en lasten per programma (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
1 Bestuur	24.009	23.955	23.957	24.047
2 Klimaat en gezonde leefomgeving	80.267	64.920	61.164	62.168
3 Ruimte en Wonen	22.234	15.693	15.081	15.571
4 Bereikbaarheid	241.211	226.165	222.847	227.530
5 Natuur en landelijk gebied	153.826	142.690	94.883	84.184
6 Economie, leefbaarheid en cultuur	38.241	32.991	28.689	28.755
7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-476.101	-485.619	-465.435	-455.354
Totaal saldo van baten en lasten	**83.687**	**20.795**	**-18.814**	**-13.099**

Saldo van stortingen en onttrekkingen aan reserves (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Stortingen	182.834	120.902	87.361	94.487
Onttrekkingen	-266.520	-141.386	-68.180	-79.719
Totaal mutaties reserves	**-83.686**	**-20.484**	**19.181**	**14.768**
Begrotingsresultaat (saldo van baten en lasten + mutaties reserves)	**0**	**310**	**366**	**1.669**

Toelichting op het begrotingsresultaat

Begrote saldo 2024

Voor 2024 is het begrote resultaat in evenwicht. Dit is het resultaat van het saldo baten en lasten en het saldo van mutaties in de reserves. De totale begrote lasten en baten kennen een tekort van € 83,7 miljoen. Dit wordt gedekt vanuit de daarvoor bestemde reserves, per saldo is er een onttrekking van € 83,7 miljoen daarmee komt de begroting in evenwicht.

Uitgaven (lasten)

In 2024 zijn de uitgaven van de provincie begroot op € 720 miljoen. In de begrote uitgaven zitten extra middelen die beschikbaar zijn gesteld n.a.v. het coalitieakkoord van in totaal € 20,7 miljoen. Hieronder vallen o.a. de structurele middelen voor het verder uitvoeren van de klimaataanpak (€ 11 miljoen in 2024 en oplopend tot € 14 miljoen in 2027), MRA-Wonen (€ 3 miljoen), PPLG gebiedsprocessen (€ 2 miljoen oplopend naar € 12 miljoen in 2029), gezonde leefomgeving (€ 2 miljoen), uitvoeringskosten masterplan Wonen (€ 1,4 miljoen) en voor de landbouw voedselvisie en eiwittransitie (€ 1 miljoen). Onder de uitgaven vallen ook de afschrijvingslasten van afgeronde projecten. Een overzicht van de geplande investeringen staat in hoofdstuk 4.3.3

Inkomsten (baten)

De begrote inkomsten 2024 voor de provincie zijn € 637 miljoen. De grootste bronnen van inkomsten voor de provincie zijn: algemene uitkering vanuit het Rijk, het Provinciefonds (€ 306 miljoen), inkomsten uit motorrijtuigenbelasting (de opcenten) (€ 269 miljoen), overige bijdragen vanuit het Rijk (€ 27 miljoen) en dividenden (€ 7,3 miljoen) . De voornaamste mutaties zitten in de verhoging van de opcenten en de gebudgetteerde groei van het wagenpark (€ 40 miljoen) en een hogere bijdrage uit het provinciefonds conform de meicirculaire (€ 16,3 miljoen).

Reservemutaties

Vanuit de reserves is een onttrekking van € 267 miljoen begroot ten behoeve van uitgaven in 2024 en een storting van € 183 miljoen ten behoeve van uitgaven in toekomstige jaren. In het coalitieakkoord is voor de periode 2023-2027 voor € 136 miljoen aan incidentele middelen beschikbaar gesteld. In de begroting 2024 is nog niet het volledige bedrag gestort in de reserves. Dit omdat de planning van de programmering nog moeten worden uitgewerkt. De incidentele middelen zijn gestort in het te vormen reserve 'coalitieakkoord'. Na de vertaling van de ambities uit het akkoord tot uitvoeringsplannen worden de middelen overgeheveld vanuit de reserve coalitieakkoord naar de inhoudelijke bestemmingsreserves binnen het betreffende programma waar vanuit de daadwerkelijke bestedingen zullen plaatsvinden.

Begroting 2024 en meerjarenraming 2025-2027 (x € 1.000)

	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	720.494	661.561	600.574	603.959
Baten	-636.807	-640.766	-619.388	-617.058
Saldo van baten en lasten	83.687	20.795	-18.814	-13.099
Stortingen reserves	182.834	120.902	87.361	94.487
Onttrekkingen reserves	-266.520	-141.386	-68.180	-79.719
Resultaat	**0**	**310**	**366**	**1.669**

Structureel en reëel evenwicht

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Saldo van baten en lasten	83.687	20.795	-18.814	-13.099
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-83.686	-20.484	19.181	14.768
Begrotingssaldo na bestemming	**0**	**310**	**366**	**1.669**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	2.994	34.919	14.863	8.744
Structureel begrotingssaldo	**-2.993**	**-34.608**	**-14.496**	**-7.075**

Sluitende begroting

Uit de regel 'Begrotingssaldo na bestemming ' in bovenstaande tabel blijkt dat de provincie voor 2024 een sluitende begroting heeft. In het meerjarenraming kent de begroting een bescheiden tekort.

Structureel evenwicht

Om vast te kunnen stellen of er ook sprake is van een structureel evenwicht, wordt gekeken of de structurele lasten en stortingen en onttrekkingen lager zijn dan de structurele baten. In de tabel hierboven blijkt dat dit voor alle jaren het geval is. Dit houdt in dat alle jaarlijks terugkerende lasten worden gedekt door jaarlijks terugkerende baten. De structurele baten van de provincie bestaan voornamelijk uit de provinciefondsuitkering en de motorrijtuigenbelasting.

Overzicht financiële ontwikkelingen

De tabel hieronder laat het verloop van het begrotingssaldo zien ten opzichte van de huidige meerjarenraming (begroting 2023).

Totaaloverzicht mutaties begroting 2024 – 2027 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027
Vigerende meerjarenraming	-27.006	-35.620	-7.904	4.146
Bijstellingen kaderbrief 2024	35.019	36.464	25.382	48.533
Bijstelling begroting 2024	-6.004	-10.930	-760	-20.967
Coalitieakkoord	-2.009	10.396	-16.351	-30.044
Begrotingssaldo 2024	**0**	**310**	**366**	**1.669**

De wijzigingen in deze begroting ten opzichte van de meerjarenraming zijn het gevolg van de verwerking van de financiële kaders en de voorstellen zoals geschetst in de kaderbrief 2024 en van de verwerking van de afspraken uit het coalitieakkoord. Deze begroting bevat ook nieuwe ontwikkelingen. De nieuwe niet-budget-neutrale wijzigingen worden hieronder nader gespecificeerd. Indien de mutatie voortkomt uit het coalitieakkoord staat dit er expliciet bij.

In het kaderbriefproces is besloten de meerjarenbegroting niet sluitend te maken om zo een nieuwe coalitie keuzeruimte te geven hoe de ambities en doelstellingen gefinancierd kunnen worden. Hierdoor is het 'netto'effect van de coalitieakkoord zoals in de bovenstaande tabel staat positief.

Totaaloverzicht nieuwe niet-begrotingsneutrale mutaties begroting 2024 – 2027 (bedragen x € 1.000)

Toelichting begrotingsmutatie per doel (Bedragen x € 1.000)	2024	2025	2026	2027
1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur I.v.m. hogere vergoeding PS-leden, stijging kosten accountantscontrole (indexatie, toename complexiteit i.v.m. SiSa rekeningen, gestegen bijdrage Randstedelijke rekenkamer, communicatie en participatiebudget en minder GS leden.	611	639	639	714
1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's Opname in het structureel budget (coalitieakkoord), en indexatie van de MRA bijdrage.	294	294	689	689
1.3 Uitvoeren van rijksheertaken Voortzetting van de agenda weerbaarheid (structureel budget, coalitieakkoord).	50	50	50	50
2.1 Bijdragen aan de energietransitie Klimaataanpak (opname in structureel budget, coalitieakkoord).	11.000	12.000	13.000	14.000
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving Structureel budget thema Gezonde leefomgeving (coalitieakkoord).	2.000	2.000	2.000	2.000
3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening Provinciale kosten asielbeleid (incidenteel).	450	0	0	0
3.2.Versnellen en programmeren woningbouw MRA-wonen (structureel) en masterplan wonen (structureel toegekend budget vanuit coalitieakkoord)	4.445	4.445	4.445	4.445
4.2 Openbaarvervoer waarborgen Structurele bijdrage nachtbussen (coalitieakkoord).	0	100	100	100
4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken Sinusmaaien (2024) en diverse kostenstijgingen.	522	134	143	169
4.4 .Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden Actualisatie berekening afschrijvingen.	887	-22	8	1.325

Toelichting begrotingsmutatie per doel (Bedragen x € 1.000)	2024	2025	2026	2027
4.4 .Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden Extra budget ter dekking kapitaallasten door toename investeringen van de lopende en nieuwe projecten (coalitieakkoord).	0	1.500	3.000	5.000
5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur o.a. actualisatie Programma Natuurnetwerk (PNN) en bijgewerkte planning gebiedsprocessen NNN (realisatie).	-525	5.975	5.975	3.975
5.2 Beheren van natuur Terugbrengen eigen risico faunaschade van 25% naar 5% (coalitieakkoord)	2.500	2.500	2.500	2.500
5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied Structureel budget voor PPLG gebiedsprocessen (coalitieakkoord).	2.000	4.000	6.000	8.000
5.6 Versterken kansrijke landbouw Structureel budget t.b.v. landbouw voedselvisie en eiwittransitie (coalitieakkoord).	1.000	1.000	1.000	1.000
6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie De onderstaande budgetten worden conform het coalitieakkoord omgezet in een structureel budget: voortzetting van de subsidieregeling HIRB, aansluiting arbeidsmarkt, MKB instrumenten GO-NH en PIM en voortzetting en intensivering van de actieagenda circulaire economie.	4.150	4.150	10.500	10.500
6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen De voorzieningenakkoorden sport en dorpshuizen worden omgezet naar een structureel budget en vanaf 2025 middelen voor het CMK programma (coalitieakkoord).	1.643	2.393	2.393	2.393
7.1 Algemene dekkingsmiddelen Ophogen opcenten (coalitieakkoord).	-37.667	-43.051	-48.542	-54.143
7.1 Algemene dekkingsmiddelen Actualisatie provinciefonds op basis van de meicirculaire 2023.	-11.954	-11.828	-11.714	-23.344

Toelichting begrotingsmutatie per doel (Bedragen x € 1.000)	2024	2025	2026	2027
7.1 Algemene dekkingsmiddelen Bijstellingen verwacht dividend Afvalzorg, Alliander, BNG, NWB en Zeehaven IJmuiden (voor alle deelnemingen wordt een hoger dividend verwacht).	-330	-555	-555	-555
7.1 Algemene dekkingsmiddelen Overige posten zie programma 7 in hoofdstuk 2.	6.762	-3.428	-7.598	-15.593
7.2 Organisatie Structurele uitbreiding middelen participatie (coalitieakkoord)	500	600	600	600
7.2 Organisatie Actualisatie af te dragen vennootschapsbelasting (2024) en aanpassen kasritme algemene reserve (2025-2027).	3.649	16.580	-1.744	-14.836
Totaal mutatie begroting 2024	**-8.013**	**-534**	**-17.111**	**-51.111**

Leeswijzer

In het eerste hoofdstuk staan de inleiding en de samenvatting. In hoofdstuk 2 staat de uitwerking per programma. Dit wordt gedaan aan de hand van de doelenboom. In ieder programma staat welk maatschappelijk doel de provincie nastreeft. Dit is verder uitgesplitst per beleidsdoel met een toelichting op de rol van de provincie.

In de begrotingsopzet is een koppeling tussen de ambities en de beschikbare middelen. Dit is gedaan aan de hand van de 'W-vragen' die het 'Besluit begroting en verantwoording (BBV)' voorschrijft:

- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we ervoor doen?
- Wat mag het kosten?

In de beschrijvingen van de te bereiken doelen is een nummering aangehouden. Deze nummering komt terug in 'Wat gaan we ervoor doen?'. Het eerste nummer verwijst naar het desbetreffende te bereiken doel, het tweede nummer naar de uit te voeren actie.

Onder de tabel 'Wat mag het kosten' staan de financiële ontwikkelingen. Alle mutaties in de budgettabel groter dan € 1 miljoen euro en de financiële mutaties die volgen uit het coalitieakkoord worden hier toegelicht.

Per beleidsdoel wordt een koppeling gemaakt met de Brede Basismonitor. Dit is weergegeven met een link naar de actuele indicatorpagina van de Brede Basismonitor.

- In hoofdstuk 3 staan de verplichte paragrafen. De paragrafen vormen een andere doorsnede door de begroting en geven inzicht in aspecten die door de hele begroting heen kunnen lopen. De weergave is verplicht vanuit de BBV.

- Hoofdstuk 4 bestaat uit de financiële begroting en de meerjarenraming en geeft inzicht in de financiële positie van de provincie.
- Hoofdstuk 5 bevat de lijst subsidies buiten vergoedingsregeling, gevolgd door de bijlagen.

Toelichting op de tabellen bij de programma's

In de 'budgettabel 2024' staan de lasten en baten van de beleidsdoelen en het bijbehorende saldo. Daarnaast staat het totaal aan onttrekkingen van en stortingen aan de beschikbare reserves van het beleidsdoel. In de laatste kolom staat het totaal aan lasten en baten en onttrekkingen en stortingen per beleidsdoel. Een bedrag met het minteken ervoor is een 'overschot'. Er zijn dan meer baten dan uitgaven.

In de tabel 'Wat mag het kosten?' staat per beleidsdoel een meerjarig overzicht. In dit overzicht is het resultaat 2022, begroting 2023 en begroting 2024 en de meerjarenraming 2025 t/m 2027 opgenomen. Dit is uitgesplitst in lasten, baten en onttrekkingen van en stortingen aan de verschillende reserves. Een bedrag met het minteken ervoor is een 'overschot'. Er zijn dan meer baten dan uitgaven.

Financiële terminologie

In de begroting staan veel woorden die te maken hebben met de inrichting van de financiële administratie. Om dit document beter te begrijpen staat hieronder een definitie van verschillende termen.

Lasten: de begrote kosten voor de provincie Noord-Holland.
Baten: de begrote opbrengsten van de provincie Noord-Holland.
Stortingen: afdragen van geld aan de reserves.
Onttrekkingen: het opnemen van geld uit de reserves.
Incidenteel: als er een duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door PS, of het project is geen onderdeel van een doorlopend beleid.
Structureel: als er geen duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door PS, of het is onderdeel van een doorlopend beleid.
Bestemmingsreserves: incidentele reserves voor een specifiek doel.
Beleidsdoel: in een programma zitten beleidsdoelen. Vanaf 2024 is besloten dat er op beleidsdoelen wordt gestuurd. Een beleidsdoel bestaat uit verschillende operationele doelen.

Trends uit de brede basismonitor

In de Brede Basismonitor 2023 is de huidige situatie in Noord-Holland bij de meeste thema's (licht) positief. Zo zijn de inwoners van Noord-Holland over het algemeen gezond, veel aan het werk, hebben ze veel vertrouwen in elkaar en is de afstand tot voorzieningen gering. Daarnaast heeft Noord-Holland zowel absoluut als relatief de grootste economie van alle provincies. Het beeld bij milieu is wisselend. Een aantal indicatoren is (licht) positief en veel milieutrends bewegen zich in de gewenste richting. Bij andere milieu-indicatoren scoort Noord-Holland lager dan andere provincies. Aandachtspunten met een (licht) negatieve score zijn: klimaat, natuur, circulaire economie, oppervlaktewater, verkeersveiligheid en de woningmarkt. De beleidsmaatregelen staan beschreven in de begrotingsprogramma's.

Meer in detail is wat betreft welzijn de nabijheid van voorzieningen in het grootste deel van Noord-Holland relatief goed in vergelijking met andere provincies. Inwoners wonen steeds dichter bij openbaar groen. Daarentegen is de gemiddelde afstand tot sportterrein en bibliotheek enigszins toegenomen. De tevredenheid met het leven en met vrije tijd ligt in Noord-Holland het laatste decennium onder het Nederlands gemiddelde.

Vergeleken met andere provincies zijn Noord-Hollanders relatief gezond. Bij alle indicatoren scoort Noord-Holland beter dan de meeste provincies. Ook is de trend bij alle indicatoren stabiel of licht positief. Bij het thema samenleving valt op dat het vertrouwen in anderen en instituties relatief hoog is en de opkomst bij verkiezingen stabiel blijft. De sociale cohesie, vrijwilligerswerk en sociale contacten blijft in Noord-Holland achter bij andere provincies.

Op economisch vlak heeft Noord-Holland zowel absoluut als per inwoner het hoogste bruto regionaal product (de omvang van de Noord-Hollandse economie in euro's) van alle provincies. Ook het besteedbare inkomen per inwoner is hoog in vergelijking met veel andere provincies. Het vermogen van huishoudens is juist relatief laag en inwoners hebben relatief veel schuld. Dit hangt mogelijk samen met de hoge huizenprijzen en de relatief jonge bevolking in Noord-Holland. Het vertrouwen in de economie bij consumenten is sterk afgenomen en was eind 2022 fors negatief. Ondernemers zijn aanmerkelijk positiever. In Noord-Holland worden in absolute zin veel uitgaven gedaan aan innovatie en de trend is positief. Uitgedrukt in het percentage van het bruto regionaal product scoort Noord-Holland licht negatief voor innovatiekracht. De dienstensector is relatief groot in Noord-Holland. Binnen deze sector is minder innovatie in vergelijking met bijvoorbeeld de hoogwaardige industrie. De indicator voor circulaire economie scoort negatief omdat het grondstoffengebruik toeneemt, terwijl het beleidsdoel inzet op een halvering in 2030 en een volledig circulaire economie in 2050.

Het beeld bij het thema werk is overwegend positief en alle trends zijn stabiel of bewegen in de gewenste richting. Veel mensen hebben een baan, de werkgelegenheid is hoog en de werkloosheid laag. Noord-Holland kent een krappe arbeidsmarkt en relatief meer voortijdig schoolverlaters dan andere provincies.

Voor bereikbaarheid is het beeld gemengd. Het gebruik van OV ligt in Noord-Holland consequent hoger dan in andere provincies en het Nederlands gemiddelde. Dit komt door de hoge stedelijkheid en de relatief jonge bevolking. Tijdens de coronacrisis is het gebruik van OV sterk gedaald, wat leidt tot een negatieve trend. De klantwaardering voor het busvervoer is in Noord-Holland structureel het hoogst van alle provincies. De actieve mobiliteit nam toe van 2019 tot 2021, waarbij het aandeel fietsen afnam en het aandeel lopen steeg. Deze ontwikkeling blijft wel achter bij het beleidsdoel, waardoor de score licht negatief is. De tevredenheid met reistijd naar het werk is licht positief. De doorstroming op provinciale wegen is in 2022 verslechterd t.o.v. 2021 en de verkeersintensiteit nam toe. De score voor verkeersveiligheid is negatief. Bij de indicatoren voor internationale bereikbaarheid nam na de coronacrisis de overslag in het Noordzeekanaalgebied weer toe, evenals het vliegverkeer op Schiphol.

Het beeld voor bedrijventerreinen, kantorenlocaties en detailhandel bij het thema ruimte en wonen is positief. De leegstand is laag en is de laatste jaren gedaald. Voor wonen is het beeld overwegend negatief: het woningtekort is groot, de woningprijzen zijn hoog en de woontevredenheid blijft achter. Positief is dat het aantal woningbouwplannen ruim voldoende is, de verwachting is dat daarmee de woningbouwopgave gehaald kan worden. Noord-Holland kent in vergelijking met andere provincies relatief veel bebouwd terrein en t.o.v. van de vorige meting

is dit verder toegenomen. Het beeld voor provinciale rijksmonument is positief, het aantal monumenten met een onderhoudsstaat slecht of matig is de laatste jaren gedaald.

De scores voor natuur zijn negatief. De biodiversiteit daalt en Noord-Holland heeft relatief weinig natuurgebied en groen/blauwe ruimte per inwoner. Tot 2023 is in provincie Noord-Holland ruim 52 duizend hectare Natuurnetwerk Nederland (NNN) ingericht. Hiermee ligt het percentage ingerichte natuur op 92 procent van de totale doelstelling voor 2027.

De indicatoren bij milieu tonen een gemengd beeld. Bij de indicatoren externe veiligheid, geluidsbelasting en lichtbelasting scoort Noord-Holland onder het Nederlands gemiddelde en externe veiligheid vertoont een negatieve trend. De indicator luchtkwaliteit scoort in de huidige situatie licht positief; bovendien is de luchtkwaliteit de afgelopen jaren verbeterd. Bij water scoren zwemwater en grondwater (licht)positief. De kwaliteit van het oppervlaktewater is negatief, omdat de waterlichamen nog niet voldoen aan de kwaliteitsnormen uit de Kaderrichtlijn Water voor 2027. Bodemsanering scoort positief. Noord-Holland heeft momenteel geen spoedlocaties waar de risico's niet beheerst zijn. Vergeleken met andere provincies zijn de ammoniakemissie en de uitscheiding van fosfaat in Noord-Holland relatief laag. De scores voor stikstof en fosfaat zijn daardoor (licht) positief.

Omdat de beleidsdoelen voor energieverbruik, hernieuwbare energie en CO2-uitstoot nog niet worden gehaald, scoren deze indicatoren bij klimaat (licht) negatief. Hernieuwbare energie en de CO2-uitstoot vertonen wel een positieve trend. Noord-Holland is relatief kwetsbaar voor hittestress, overstromingen en bodemdaling. Op de indicator wateroverlast scoort Noord-Holland relatief beter dan veel andere provincies.

2 Programma's

Programma 1 Bestuur

Doelen

1. Bestuur
1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur
1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's
1.3 Uitvoeren van rijksheertaken
1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau

Maatschappelijk doel

Overheden zijn steeds meer met elkaar verweven. Gemeenten werken veel samen in regionaal verband, terwijl regio's en lidstaten meer te maken krijgen met Europese regelgeving. Dit besef van verbondenheid zet de provincie Noord-Holland aan tot samenwerken over de eigen bestuurlijke grenzen.

Het streven is om Noord-Holland samen met inwoners en partners een nog mooiere provincie te maken, en de kwaliteit van het openbaar bestuur te versterken. De provincie Noord-Holland werkt als een democratisch, transparant en inclusief provinciebestuur, dat oog heeft voor iedereen en inbreng van buiten waardeert.

Budgettabel 2024 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	10.939	59	10.880	0	0	10.880
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	8.876	0	8.876	0	0	8.876
1.3	Uitvoeren van rijksheertaken	481	0	481	0	0	481
1.4	Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau	3.772	0	3.772	0	1.243	5.015
	Totaal	**24.068**	**59**	**24.009**	**0**	**1.243**	**25.252**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting

1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur

Provinciale rol

Provinciale Staten vervullen een volksvertegenwoordigende, kaderstellende en controlerende rol richting het college van Gedeputeerde Staten. De Statengriffie ondersteunt Provinciale Staten bij de uitvoering van hun taken.

Wat willen we bereiken?

1. Het beschermen van de integriteit van het openbaar bestuur in Noord-Holland.
2. Het versterken van het vertrouwen en draagvlak door duidelijke, effectieve en betrouwbare communicatie.
3. Noord-Hollanders actief betrekken bij beleidsvorming en besluitvorming.
4. Adequate ondersteuning van het provinciaal bestuur.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1. De provincie voert integriteitsonderzoeken uit. Deze kunnen vallen onder de Wet bevordering integriteitsbeoordeling door het openbaar bestuur (Wet Bibob). Dit kan bijvoorbeeld gaan om aanvragers, houders van omgevingsvergunningen, inschrijvers op een aanbesteding en subsidieaanvragers.

1.2. De provincie voert een actief beleid om gewenst gedrag te bevorderen en ongewenst gedrag tegen te gaan.

2.1. Op basis van het nieuwe coalitieakkoord stelt de provincie een nieuwe communicatiestrategie 2024-2027 op.

2.2. Voorleggen van een nieuw sponsorbeleid aan Provinciale Staten in 2024.

2.3. Vanaf 2024 worden er extra middelen beschikbaar gesteld voor communicatie en participatie. Deze middelen gaan naar activiteiten op het gebied van inwonersparticipatie, het scholierenprogramma, grote communicatiecampagnes, deelname aan Pride en aandacht voor het koloniale verleden (Keti Koti).

3.1. Op basis van de uitgangspunten inwonersparticipatie worden inwoners vaker betrokken bij de beleidsvorming en besluitvorming van de provincie. De werkgroep participatie wordt voortgezet en GS doen een voorstel voor een experiment met burgerberaden, burgerpanels of een vorm van co-creatie.

3.2 In 2024 wordt de website van de provincie vernieuwd en wordt de nieuwe studio van de provincie intensiever ingezet voor interne en externe uitzendingen, webinars en video-opnamen.

4.1. Facilitering van PS- en commissievergaderingen, ondersteuning van de agendacommissie en het presidium. De activiteiten van PS worden zichtbaar gemaakt door middel van live-uitzendingen van de Staten- en commissievergaderingen en via de website, persberichten en sociale media.

4.2. Organiseren van de Willem Arondéuslezing.

4.3. Faciliteren van Gedeputeerde Staten door secretariële ondersteuning, het vervoer van de GS-leden en het organiseren en uitvoeren van representatieve bijeenkomsten.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

Faciliteren van het provinciaal bestuur	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Totaal lasten	7.790	11.737	10.939	10.871	10.901	10.976
Totaal baten	-68	-59	-59	-59	-59	-59
Saldo van baten en lasten	7.722	11.678	10.880	10.812	10.842	10.917
Stortingen	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**7.722**	**11.678**	**10.880**	**10.812**	**10.842**	**10.917**

Financiële ontwikkelingen

- Door de keuze van de nieuwe coalitie om het aantal gedeputeerden tot vier te verlagen, liggen de lasten vanaf 2024 € 200.000 lager dan in 2023.
- In het coalitieakkoord is € 215.000 beschikbaar gesteld voor communicatie, participatie en activiteiten zoals Pride en Keti Koti.
- De begrote lasten zijn in 2023 hoger dan 2024 (en verder) door een aantal incidentele uitgaven in 2023. Dit waren bijvoorbeeld de donatie voor noodhulp aan slachtoffers van de aardbevingen in Turkije en Syrië (€ 158.000), de sponsorbijdrage aan Sail Den Helder (€ 375.000) en de kosten voor de Provinciale Statenverkiezingen (€ 230.000).

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur is in de Brede Basismonitor de volgende indicator opgenomen:

- Opkomst verkiezingen (link)

1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's

Provinciale rol

De provincie heeft als taak om het functioneren van andere overheden, zoals gemeenten en waterschappen, te versterken en te borgen voor de inwoners van Noord-Holland. Gemeentelijke opgaven hebben steeds vaker een regionaal karakter. De provincie is daarmee (mede)verantwoordelijk voor de kwaliteit van het lokale bestuur en de regionale samenwerking.

Wat willen we bereiken?

1. Gemeenten en regio's met voldoende bestuurskracht en een goede kwaliteit van het openbaar bestuur.

2. Effectief beleid met betrekking tot de provinciale opgaven voeren, tussentijds bijsturen en verantwoorden op basis van actuele informatie en data.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Inzet van regiomanagement in alle Noord-Hollandse bestuurlijke regio's.

1.2 Actief bijdragen aan de Metropoolregio Amsterdam (MRA) door ambtelijke en bestuurlijke inzet. De huidige MRA-agenda krijgt in 2024 een geactualiseerde versie voor de periode 2024-2028.

1.3 Ontwikkelen van het programma 'Sterke gemeenten, sterke regio's'.

1.4 Toezicht houden conform de beleidsnota Interbestuurlijk toezicht 2022-2025 op andere overheden. De jaarlijkse oordelen over de taakuitvoering van de gemeenten en waterschappen worden gepubliceerd in een Jaarverslag IBT en weergegeven op een interactieve kaart.

2.1 Het (vraag-gestuurd) uitvoeren van beleidsevaluaties voor robuuste besluitvorming over nieuw beleid en bijsturing van bestaand beleid. Provinciale subsidieregelingen worden eens per vier jaar op doeltreffendheid geëvalueerd, conform het door PS vastgestelde Evaluatiekader Subsidies.

2.2 Het inzetten van actuele (geo)data voor een goed onderbouwde besluitvorming. De provincie verzamelt en analyseert data en maakt beleidsdata en -informatie geografisch en door middel van dashboards inzichtelijk via onder meer het Portaal Kaart en Data.

2.3 Het monitoren van beleid en het ontwikkelen van dashboards, zoals de Brede Basismonitor Profieltaart.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

Werken aan gemeenten en sterke regio's	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Totaal lasten	8.085	8.835	8.876	8.867	8.847	8.857
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	8.085	8.835	8.876	8.867	8.847	8.857
Stortingen	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**8.085**	**8.835**	**8.876**	**8.867**	**8.847**	**8.857**

Financiële ontwikkelingen

- Vanuit het coalitieakkoord komt structureel € 200.000 beschikbaar voor het thema bestuurskracht via de aanpak 'Sterke gemeenten, sterke regio's'. In 2023 was een incidenteel budget van € 395.000 op dit thema beschikbaar.

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's is in de Brede Basismonitor de volgende indicator opgenomen:

- Vertrouwen in instituties (link)
- In 2023 staat er één gemeente onder preventief financieel toezicht van de provincie.

1.3 Uitvoeren van rijksheertaken

Provinciale rol

De commissaris van de Koning is op basis van zijn ambtsinstructie belast met een aantal taken waarover hij verantwoording verschuldigd is aan de regering; de zogenaamde rijkstaken. De uitvoering van deze taken draagt bij aan de kwaliteit en de integriteit van het bestuur in Noord-Holland.

Ten aanzien van de aanpak van ondermijning en het stimuleren van een weerbaar openbaar bestuur is de commissaris bestuurlijk opdrachtgever.

Wat willen we bereiken?

Voor dit beleidsdoel staan de volgende doelstellingen in 2024 centraal:

1. Het bevorderen van goed bestuur door te zorgen voor goede burgemeesters.
2. Toezicht houden op en bevorderen van de bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg.
3. Inwoners overzicht verschaffen van risico's in hun omgeving die kunnen leiden tot rampen en ongevallen.
4. Goede bestuurlijke contacten tussen de provincie en andere overheden.

5. Het tegengaan van ondermijning en stimuleren van de eigen en lokale weerbaarheid.
6. Het uitvoeren van taken ten dienste van het Koninklijk Huis en de koninklijke onderscheidingen.
7. Het verzekeren van de veiligheid van de provinciale tunnels, onafhankelijk van regulier beheer. Voor de provincie gaat het om de Waterwolftunnel en de Abdijtunnel.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De commissaris van de Koning is verantwoordelijk voor goede en zorgvuldige benoemingsprocedures voor burgemeesters. Tevens benoemt en ontslaat hij waarnemend burgemeesters. Met de burgemeesters draagt hij een bijzondere verantwoordelijkheid als hoeder van een integer bestuur.

2.1 Er wordt samengewerkt met Veiligheidsregio's en gemeenten. Hierin is bijzondere aandacht voor de burgemeester die een wettelijke taak heeft op het gebied van openbare orde en veiligheid (OOV).

2.2 De commissaris van de Koning organiseert jaarlijks netwerkbijeenkomsten over veiligheidsthema's.

2.3 De provincie volgt de vergaderingen van de algemene besturen van de Veiligheidsregio's.

3.1 Voor het actueel houden van de gegevens in de risicokaart wordt met gemeenten en omgevingsdiensten nauw samengewerkt. De risicokaart is afhankelijk van de input van deze organisaties. De productie en vormgeving wordt gedaan in IPO-verband.

4.1 De commissaris legt reguliere bezoeken aan gemeenten af, bemiddelt, adviseert en intervenieert bij bestuurlijke problemen, en verbindt publieke partijen. Hij organiseert bestuurlijke bijeenkomsten, rapporteert over bestuurlijke problematiek en gaat in gesprek.

5.1 In de strijd tegen ondermijning wordt het lopende weerbaarheidsprogramma voortgezet, aangevuld met maatschappelijke weerbaarheid en veiligheid van ambtenaren en politieke ambtsdragers.

6.1 De koning en leden van het Koninklijk Huis worden in de provincie begeleid door de commissaris. Hij adviseert over organisaties en initiatieven die koninklijke aandacht verdienen en draagt bij aan de organisatie van bezoeken. Hij adviseert over voordrachten voor onderscheidingen en predicaten.

7.1 Het toezicht op de tunnelveiligheid wordt onder andere ingevuld door jaarlijkse onderzoeken door externe deskundigen.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

Uitvoeren van rijksheertaken	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Totaal lasten	566	580	481	481	479	481
Totaal baten	-79	-9	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	487	571	481	481	479	481
Stortingen	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**487**	**571**	**481**	**481**	**479**	**481**

Financiële ontwikkelingen

- Het verloop in de begrote lasten komt door de uitgaven voor de weerbaarheidsagenda. De lasten zijn in 2022 en 2023 incidenteel hoger doordat budgetten uit de periode 2019 tot en met 2021 zijn doorgeschoven.

1.4 Belangen van provincie behartigen

Provinciale rol

Signalen uit de Europese Unie en het Rijk ambtelijk en bestuurlijk doorvertalen voor de provincie.

Lobbyen in Den Haag en Brussel voor provinciale doelen.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie krijgt steeds meer te maken met regelgeving en mogelijkheden voor subsidies vanuit de Europese Unie. Daarom is het versterken van de reeds bestaande inzet richting Brussel, zowel ambtelijk als bestuurlijk een belangrijk speerpunt.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Noord-Holland is lid van het Interprovinciaal Overleg (IPO), dat de belangen van de 12 provincies behartigt bij het Rijk.

1.2 De Noord-Hollandse inzet voor beleidsbeïnvloeding van Europees beleid is vastgelegd in de Europastrategie 2022-2030.

1.3 In Brussel werkt de provincie met het IPO en de andere provincies samen in het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP).

1.4 Daarnaast is de provincie lid van diverse Europese organisaties en netwerken die mede namens de provincie de belangen in Brussel vertegenwoordigen.

1.5 De provincie co-financiert Europese projecten die aansluiten bij de provinciale doelstellingen zoals het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO).

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	3.644	7.434	3.772	3.795	3.789	3.792
	Totaal baten	-4	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	3.640	7.434	3.772	3.795	3.789	3.792
	Stortingen						
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	2	3.043	1.243	43	43	0
	Onttrekkingen						
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	-262	-4.012	0	0	0	0
	Resultaat	**3.381**	**6.465**	**5.015**	**3.838**	**3.832**	**3.792**

Financiële ontwikkelingen

- De begrote lasten op dit beleidsdoel vertonen vanaf 2024 een stabiel beeld. In 2023 waren de lasten incidenteel € 3,8 miljoen hoger door de volgende posten:

– Uitvoeringsregeling Cofinanciering EU projecten (€ 3 miljoen)

– Just transition fund (€ 0,3 miljoen)

– Kansen voor West III (€ 0,3 miljoen)

– Technische bijstand REACT-EU (€ 0,2 miljoen)

Deze incidentele lasten worden gedekt uit de reserve Cofinanciering Europese projecten.

- De begrote stortingen in de reserve Cofinanciering Europese projecten zijn conform het PS-besluit bij het addendum op de begroting 2023.

Koppeling met brede basismonitor

Zie voor de grafieken vanuit de brede basismonitor voor dit programma de bijlage van de begroting.

Verbonden partijen

Voor het behalen van bovenstaande beleidsdoelen neemt de provincie deel in de volgende verbonden partijen:

Programma	Verbonden partij	Doel
1	Randstedelijke Rekenkamer	Rekenkamerfunctie
1	Interprovinciaal Overleg	Belangenbehartiging provincies

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

Doelen

2. Klimaat en gezonde leefomgeving
2.1 Bijdragen aan de energietransitie
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Maatschappelijk doel

De provincie Noord-Holland committeert zich aan het landelijk klimaatakkoord en de daarna gemaakte afspraken om voor 2030 55% CO_2-reductie te halen ten opzichte van 1990. Daarom is het bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering 1 van de speerpunten van de provincie. Energietransitie speelt hierin een belangrijke rol. De energietransitie gaat om het overstappen van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen om klimaatverandering tegen te gaan en een duurzame energieproductie te bereiken. Maar ook via verduurzaming van mobiliteit, gebouwde omgeving, industrie, energie-opwek, landbouw en landgebruik wil de provincie Noord-Holland bijdragen aan het verminderen van CO_2-uitstoot. Dit is terug te vinden in de verschillende hoofdstukken van de begroting onder bereikbaarheid, economie (waar maatregelen genomen in industrie en bedrijfsleven zijn opgenomen) en andere onderwerpen.

De provincie Noord-Holland werkt aan een gezondere fysieke leefomgeving voor de inwoners. De provincie vindt dit een belangrijke opgave, omdat zware industrie, drukke verkeerswegen en Schiphol zich in verschillende gebieden in de directe nabijheid van woonwijken liggen. De provincie zet zich in voor een goede balans tussen de aanwezigheid van deze verschillende functies. De bescherming van de gezondheid is daarbij het uitgangspunt.

Budgettabel 2024 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	31.727	47	31.680	19.182	1.204	13.702
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	54.864	6.277	48.587	3.706	1.319	46.200
	Totaal	**86.591**	**6.324**	**80.267**	**22.888**	**2.523**	**59.902**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

2.1 Bijdragen aan de energietransitie

Provinciale rol

Provincies hebben een belangrijke rol in de ruimte, vooral bij vraagstukken die de gemeentegrenzen overschrijden. Denk aan vraagstukken over bovenregionale warmtebronontwikkeling maar ook aan de regionale regie in het oplossen van knelpunten (denk aan netcongestie) in de energie-infrastructuur en het ontwikkelen van een toekomstbestendig energienetwerk. Het Rijk heeft de regierol in projecten op nationale schaal.

De provincie is het bevoegd gezag voor windparken met een capaciteit tussen de 5 en 100 megawatt. De provincie faciliteert het programmabureau van de Regionale Energie Strategieën (RES'en) dat zorgt voor zowel de ambtelijke als bestuurlijke regie. Een belangrijk aspect van de provinciale rol is het ondersteunen van gemeenten en andere partijen bij het versnellen van de energietransitie.

Wat willen we bereiken?

1. Hernieuwbare energieproductie realiseren en gebouwen, bedrijven, land- en tuinbouw, vervoer en industrie verduurzamen door:

    a. Het bevorderen van de opwek van duurzame elektriciteit.

    b. Het bevorderen van de warmtetransitie door middel van het ondersteunen van onder meer gemeenten, de kennisontwikkeling en kennisdeling op het gebied van duurzame warmtebronnen. En het bevorderen van verduurzaming van bedrijventerreinen en onder meer de glastuinbouw.

2. Het oplossen van de huidige overbelasting van het elektriciteitsnetwerk (netcongestie) door versneld de energie-infrastructuur uit te breiden en innovatieve oplossingen. Er moet een duurzaam en toekomstig energiesysteem zijn.

3. Het bijdragen aan de waterstoftransitie.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Algemeen; Het actieprogramma klimaat wordt geactualiseerd en aangevuld met maatregelen die bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen. Het effect van deze maatregelen om te komen tot CO_2-reductie blijft de provincie de komende jaren monitoren.

a. In 2024 ligt de focus voor de provincie op versnelling van de uitvoer van de RES door:

- Zorgen dat gemeenten met windzoekgebieden tijdig vergunningen voor windparken aanvragen. Dit doet de provincie door het stimuleren van gezamenlijke initiatieven tussen gemeenten en het ondersteunen van projectcoördinatie door een windkwartiermaker.
- Extern onderzoek naar het verder verbeteren van de huidige ondersteuning voor de opwek van zonne-energie en windenergie, met aandacht voor de uitdagingen van de zon-op-dak-opgave.
- Onderzoeken of de inrichting van een provinciaal loket voor de RES kan leiden tot een versnelling van de uitvoering en daarmee de vergunningsprocedures en daarmee de uitvoering.
- Vervolgonderzoek naar windturbines en hun effect op fauna. En vervolgonderzoek naar de relatie tussen windturbines en gezondheid in samenwerking met de partner RIVM/GGD. Dit onderzoek wordt beschikbaar gesteld aan gemeenten.

- Ondersteunen van gemeenten en energiecoöperaties om de uitvoering van de RES te versnellen.

b. De provincie werkt mee aan het ontwikkelen van windenergie op zee, die onder andere het industriecluster in het Noordzeekanaalgebied van duurzame energie moet voorzien.

1.2 Ter bevordering van de warmtetransitie ontplooit de provincie de volgende activiteiten:

- Beschikbaar stellen van Uitvoeringsregelingen voor het verduurzamen van de warmtetransitie in de gebouwde omgeving, zoals duurzaamheidsinitiatieven die burgercollectieven ondersteunen.
- Samen met de Greenports inzetten voor het verduurzamen van de glastuinbouw.
- Ondersteunen van gemeenten bij de warmtetransitie. Hierin speelt het Servicepunt Duurzame Energie een sleutelrol.
- Budget beschikbaar stellen voor onderzoek naar de potentie van aardwarmte in de diepe ondergrond.

2.1 In 2024 wordt de Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur verder uitgevoerd. De Taskforce Energie-infrastructuur Noord-Holland, een samenwerking met netbeheerders TenneT, Liander, de Gasunie en gemeenten, wordt verder doorontwikkeld tot een effectieve, professionele organisatie. Deze taskforce pakt knelpunten aan op het elektriciteitsnet en ontwikkelt een toekomstbestendig energienetwerk. De uitwerking vindt plaats op verschillende niveaus:

- Zorgen voor het versneld aanleggen van de geplande netuitbreidingen om op korte termijn de knelpunten in het elektriciteitsnetwerk op te lossen.
- Ontwerpen, programmeren en ontwikkelen van een hybride energie-infrastructuur van de toekomst, inclusief een waterstofproductie- en transportnetwerk en aanlandingen wind op zee.
- Ondersteunen en stimuleren van slimme energieoplossingen.

3.1 Op het gebied van waterstof zet de provincie in op diverse punten:

- Kennisontwikkeling, zichtbaarheid en (internationale) positionering en de verduurzaming van de zware mobiliteit.
- Cofinanciering voor duurzame waterstofprojecten door middel van een subsidieregeling.
- Verkenningen naar ruimtelijke inpasbaarheid van de waterstofontwikkelingen.
- De provincie ondersteunt het projectbureau NZKG en het Ontwikkelingsbedrijf NHN voor de coördinatie van de waterstofontwikkelingen. Via de omgevingsdiensten verzorgt de provincie de vergunningentrajecten.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Bijdragen aan de energietransitie	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	17.514	27.910	31.727	19.235	15.945	16.895
	Totaal baten	-62	0	-47	-47	-48	-48
	Saldo van baten en lasten	17.452	27.910	31.680	19.188	15.897	16.847
	Stortingen						
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	9.200	2.867	33	33	33	33
2.1	Reserve Subsidies Warmtetransitie	2.630	0	0	0	0	0
2.1	Reserve Warmte Transitie	12.977	14.867	1.137	3.273	33	33
2.1	Reserve Energietransitie	4.664	3.967	33	33	33	33
	Onttrekkingen						
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	-3.524	-3.706	-1.534	0	0	0
2.1	Reserve Subsidies Warmtetransitie	-311	-775	-770	-765	0	0
2.1	Reserve Warmte Transitie	-7.176	-12.551	-9.255	-3.273	0	0
2.1	Reserve Energietransitie	-17.581	-7.339	-7.623	-3.792	-308	-254
	Resultaat	**18.331**	**25.239**	**13.702**	**14.698**	**15.689**	**16.693**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is structureel geld beschikbaar gesteld voor het vervolg en een uitbreiding van de klimaataanpak uit de vorige coalitieperiode. In 2024 gaat het om € 11 miljoen en dit loopt met € 1 miljoen per jaar op naar een structureel budget van € 14 miljoen in 2027. In bovenstaande tabel is het extra budget verwerkt in de begrote lasten. Voorheen waren deze mutaties incidenteel in de begroting opgenomen. In de lasten van het jaar 2024 zijn zowel de structurele lasten opgenomen als de incidentele lasten voor activiteiten die nog worden gedekt uit de verschillende reserves. Bij de onttrekkingen ziet u deze bedragen in 2024 ook terug. In 2025 zijn deze onttrekkingen aanzienlijk minder (aangezien minder activiteiten worden gedaan vanuit de reserves, maar in plaats daarvan vanuit de structurele middelen). Vandaar dat er tussen 2024 en 2025 een aanzienlijke daling te zien is in de begrote lasten.

- Door de afbouw van de stortingen en de onttrekkingen aan de reserves loopt het resultaat vanaf 2024 met € 1 miljoen per jaar op.

- De begrote baten zijn afkomstig van Tennet. Verdeeld over vier jaar draagt Tennet € 190.000 bij aan het PIP Hoogspanningsstation A9-Zuid.

- In 2022 is de reserve Energietransitie opgedeeld in drie verschillende reserves. Mede door het structurele budget vanaf 2024, nemen de stortingen in de reserves af. De storting in de reserve Duurzame Elektriciteit (was € 2,8 miljoen) en in de reserve Energietransitie

(€ 3,9 miljoen) worden verlaagd naar € 33.000,-. · In 2023 is eenmalig € 11 miljoen overgeheveld van de reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid naar de reserve Warmtetransitie. Hierdoor komt de totale storting in 2023 uit op € 14,9 miljoen.

- Om te voorkomen dat de reserve Warmtetransitie in 2024 en 2025 negatief uitkomt, wordt € 1,1 miljoen respectievelijk € 3,2 miljoen overgeheveld uit de reserve Energietransitie. De storting in de reserve Warmtetransitie wordt vanaf 2026 verlaagd tot € 33.333,-.

Koppeling Brede basismonitor

Voor beleidsdoel 2.1 Bijdragen aan de energietransitie zijn in de brede basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- CO2-uitstoot (link)
- Energieverbruik (link)
- Hernieuwbare energie (link)

2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Provinciale rol

De provincie is bevoegd gezag van bedrijven en daarmee verantwoordelijk en beleidsmaker voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) van wet- en regelgeving in het fysieke domein (o.a. milieu, bodem, energie en natuur). De provincie heeft ook een aantal formele taken. Zo is de provincie verantwoordelijk voor het bewaken van de geluidbelasting van provinciale wegen en van industrieterreinen van regionaal belang. De provincie is bevoegd gezag voor het vaststellen en goedkeuren van (provinciale) plannen en projecten waarvoor een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. De provincie kan ook in het kader van de vergunningverlening bevoegd gezag voor een MER zijn. Bijvoorbeeld voor de vergunningen van Tata Steel bij de verduurzaming naar groen staal en voor windparken. Gezondheidseffecten hebben hierin nadrukkelijk een plek.

Daarnaast is de provincie beleidsmaker. Op basis van de Wet milieubeheer heeft de provincie beperkt ruimte om eigen regels te stellen die zijn opgenomen in de Omgevingsverordening. Dit betreft milieubeschermingsgebieden zoals grondwaterbeschermingsgebieden en regels voor industrieterreinen van provinciaal belang. De invoering van de Omgevingswet geeft mogelijk meer ruimte aan de provinciale rol als beleidsmaker.

Met de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2024, en het intrekken van de Wet bodembescherming, verandert de taakverdeling tussen provincie en gemeenten. Gemeenten worden dan primair verantwoordelijk voor de bodemkwaliteit in de bovengrond en de provincie voor het grondwater. Daarnaast blijft de provincie bevoegd gezag voor overgangsrechtlocaties en voor bodemkwaliteit bij complexe bedrijven.

Wat willen we bereiken?

1. De diversiteit en dynamiek in ruimtelijke en economische ontwikkelingen in Noord-Holland biedt veel kansen en mogelijkheden voor de provincie en haar inwoners, maar legt ook een relatief zware druk op de leefomgeving. Grote opgaven waarvoor we staan in Noord-Holland, zoals de energietransitie of de woningbouw, geven nieuwe dilemma's ten aanzien van een gezonde leefomgeving. De provincie richt zich voornamelijk op die aspecten van de leefomgeving, die binnen haar takenpakket vallen of daaraan raken en daar waar de grootste gezondheidswinst is te behalen. Vanuit het takenpakket richt zij zich met name op de milieukwaliteiten bodem, (grond)water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidbelasting, geur, stof

en (ontwikkelingen in) de bodem en ondergrond. Hierbij wordt voldaan aan de wettelijke normen en er wordt actief gekeken naar waar meer gezondheidswinst te behalen valt. Met betrekking tot een geografische focus richt de provincie zich op die gebieden waar omwonenden extra bloot staan aan een hogere concentratie luchtverontreinigende stoffen, depositie van (grof) stof, geur –en geluidshinder doordat ze in de nabijheid zijn van zware industrie. De provincie wil aan de ene kant de zware industrie die een transitie naar schone productieprocessen ondergaat, behouden en heeft hiertoe Industrieterreinen van Provinciaal Belang aangewezen, en aan de andere kant omwonenden goed beschermen tegen de negatieve effecten. Dit geldt bijvoorbeeld voor de regio IJmond, andere plekken in het Noordzeekanaalgebied en regio Schiphol. De provincie zal in deze gebieden extra aandacht besteden aan een gezonde leefomgeving, wat er onder andere toe leidt dat sommige bedrijven meer aandacht krijgen dan anderen.

2. De provincie zorgt voor voldoende kaders en adequate middelen voor de 4 Noord-Hollandse omgevingsdiensten voor het beschermen en bevorderen van een duurzaam, gezond en veilig Noord-Holland. Door het uitvoeren van de provinciale VTH-taken zorgen de omgevingsdiensten dat de provinciale ambities op het vlak van een gezonde leefomgeving, klimaat, energietransitie, circulaire economie, bodem en natuurverbetering kunnen worden behaald. Door de reikwijdte van de VTH draagt deze taak ook bij aan maatschappelijke doelen van andere hoofdstukken in deze begroting. Een stevige en robuuste uitvoeringspraktijk is nodig voor het bereiken van deze doelen.

3. De provincie richt zich op het in stand houden en verbeteren van de kwaliteit van bodem en ondergrond. De opgaven zijn:

    - Beschermen van de grondwaterkwaliteit voor de openbare drinkwatervoorziening.
    - Saneren van verontreinigingen van bodem en grondwater ter bescherming van mens en milieu en het verhogen van de (gewenste) gebruiksmogelijkheden.
    - Faciliteren van de energiewinning uit de bodem (bijvoorbeeld door geothermie, warmte-koudesystemen en warmtenetten).

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie is medeondertekenaar van het Schone Luchtakkoord en voert gemaakte afspraken uit. De provincie houdt een eigen regionaal luchtmeetnet in stand voor het meten van de luchtkwaliteit. Ook is er een netwerk van elektronische neuzen (eNose) om geurhinder op te kunnen sporen en deze in te zetten voor de handhaving op varend ontgassen. Met het project Hollandse Luchten wordt met behulp van burgerwetenschap de kwaliteit van de leefomgeving gemeten. Voor 2024 en verder wordt bepaald of en hoe het eNose-netwerk en Hollandse Luchten wordt voortgezet. Met betrekking tot het regionaal luchtmeetnet doet de provincie op basis van een evaluatie in 2024 mogelijke aanpassingen. De provincie wil de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) terugdringen en volgt hierin nauwgezet het rijksbeleid. Met de Omgevingsdienst NZKG zijn afspraken gemaakt over het toepassen van de regels, zoals het maken van een vermijdings- en reductieprogramma bij de bedrijven waar de provincie bevoegd gezag van is.

1.2 Met het inwerkingtreden van de Omgevingswet heeft de provincie een verantwoordelijkheid in het bewaken van geluidsbelasting (de zogenaamde implementatie van SWUNG-2) voor provinciale wegen en industrieterreinen van regionaal belang. De implementatie krijgt in 2024 verder vorm. Hierbij hoort ook een nieuw Actieplan Geluid.

1.3 Ten aanzien van omgevingsveiligheid krijgen met het in werking treden van de Omgevingswet ook zogenaamde ‘aandachtsgebieden’ een rol. Het gaat hierbij om de risico’s van het gebruik en transport van gevaarlijke stoffen, de veiligheid van inrichtingen en de veiligheid van nieuwe technologieën. Gemeenten zijn primair verantwoordelijk. Zij moeten hiermee rekening houden in de ruimtelijke ordening, maar vaak zijn dit ook gemeente-overstijgende kwesties. In dit soort gevallen is de provincie vanuit het thema ‘gezonde leefomgeving’ betrokken. Ook draagt de provincie dan bij aan het omzetten van gemeentelijke plannen naar omgevingsplannen. In samenwerking met de gemeente Amsterdam en de Port of Amsterdam werkt de provincie aan beleid voor omgevingsveiligheid in Westpoort.

1.4 Als de (milieu)ruimte maximaal wordt benut, dan betekent dit ook extra druk op de gezonde leefomgeving. Dit heeft als maatschappelijk effect dat inwoners een steeds groter beroep doen op de provincie om hinder te verminderen en hun leefomgeving gezonder te maken. Dit speelt vooral in de IJmondregio met het daar gelegen Tata Steel, maar ook bij toekomstige woningbouwontwikkelingen bij industrie en bedrijven is dit aan de orde. Gezonde leefomgeving wordt dan ook als uitgangspunt meegenomen bij concrete gebiedsprocessen die in 2024 gaan lopen en bij de uitwerking van bijvoorbeeld de aangewezen NOVEX-gebieden.

1.5 Met de mogelijkheden die de invoering van de Omgevingswet biedt, kijkt de provincie in 2024 waar aanvullend beleid nodig is om de gezondheid van Noord-Hollanders beter te beschermen. Mogelijk wordt de inzet verdeeld naar gebieden die meer aandacht nodig hebben.

2.1 De vergunningverlening, het toezicht en de handhaving (VTH), zijn belangrijke instrumenten in het verbeteren van de leefomgeving. Deze worden grotendeels in mandaat uitgevoerd door de 4 Noord-Hollandse omgevingsdiensten. Zij ontvangen hier jaarlijks een bijdrage van de provincie voor. De provinciale visie en strategische sturing op de inzet van de VTH-instrumenten worden in 2024 verankerd in een Nota uitvoering en handhaving. Daarbij hoort ook de samenhang tussen de omgevingsdiensten in Noord-Holland. Deze samenhang vraagt in 2024 en verder om een stevige(re) samenwerking. De doelen, prioriteiten en kwaliteitseisen voor de uitvoering van de VTH-taken van omgevingsdiensten staan in zogenaamde VTH-strategieën. In uitvoeringsprogramma’s legt de provincie vast welke concrete activiteiten de omgevingsdiensten jaarlijks uitvoeren om een bijdrage te leveren aan het bereiken van de doelen, prioriteiten en kwaliteitseisen.

2.2 Door de toename van de samenhang tussen grote maatschappelijke opgaven, wordt het werk in de uitvoeringspraktijk meer in aard en omvang. Daarnaast vraagt de complexiteit en samenhang van deze opgaven andere competenties en kwaliteiten. De provincie zet concrete stappen in het versterken van de uitvoering, inclusief alle randvoorwaarden. Dat doet de provincie onder meer via het Interbestuurlijk programma versterking stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (IBP VTH) en de geactualiseerde Beleidsnota uitvoering en handhaving. Ook werkt de provincie aan het voorkomen en opheffen van knelpunten in wet- en regelgeving. Dit kan en doet de provincie niet alleen, maar samen met gemeenten en het Rijk. Daarnaast zet de provincie vanaf 2024 extra middelen in voor het intensiveren van de VTH-taak.

2.3 Specifiek voor de uitvoering van de taken rond Tata Steel zijn extra middelen via de kaderbrief 2024 toegekend. Daardoor kan de provincie in 2024 het intensievere toezicht op en handhaven van Tata Steel voortzetten, worden de vergunningen verder aangescherpt en kan opnieuw aanvullend onderzoek worden gedaan naar de gezondheid, de leefomgeving en

de effecten van maatregelen die Tata Steel neemt om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. In het traject van verduurzaming van Tata Steel, de groenstaalroute, zorgt de provincie voor de randvoorwaarden die nodig zijn voor een goede en zorgvuldige vergunningverlening. Het dossier Tata Steel is voortdurend in beweging. Daarom wordt jaarlijks bekeken of en welke aanvullende middelen nodig zijn. Het programma Tata Steel 2020-2050 wordt bovendien herijkt. In 2024 start hiervan het vervolg van de uitvoering.

3.1 Vanuit haar adviesrol kijkt de provincie naar de gevolgen van de winning van gas en aardwarmte (geothermie) voor onder andere het grondwater en de bovengrondse veiligheid.

3.2 Een belangrijke taak van de provincie is het gebiedsgericht beheer van grondwaterverontreinigingen. Het beschermen van de drinkwatervoorziening en het faciliteren van het gebruik van de ondergrond voor bijvoorbeeld energiewinning worden hierin meegenomen.

3.3 Andere taken zijn het afmaken van de bodemsanering van spoedlocaties en de aanpak van diffuse bodemverontreinigingen (bijvoorbeeld lood), nazorg en beheer van restverontreinigingen na sanering, en onderzoek en aanpak van nieuwe stoffen als PFAS.

3.4 Voor PFAS vertegenwoordigt Noord-Holland zowel ambtelijk als bestuurlijk het IPO in overleggen met het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Het doel is het aanpakken van knelpunten in de uitvoering en het beheer van projecten en op het gebied van mogelijk conflicterende beleidskaders.

3.5 De provincie is verantwoordelijk voor de nazorg van stortplaatsen Wet milieubeheer. Voor 1 stortplaats wordt de lopende sluitingsprocedure afgerond door het verstrekken van een geslotenverklaring door GS en een goedgekeurd nazorgplan. Op 2 gesloten stortplaatsen wordt in opdracht van GS nazorg uitgevoerd. Voor 1 open stortplaats wordt door GS een geactualiseerd nazorgplan goedgekeurd. De sluitingsprocedure wordt voor 1 stortplaats opgestart.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Bevorderen gezonde leefomgeving	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	37.742	56.196	54.864	48.694	47.812	47.916
	Totaal baten	-3.805	-7.491	-6.277	-2.962	-2.545	-2.595
	Saldo van baten en lasten	33.936	48.705	48.587	45.732	45.267	45.321
	Stortingen						
2.2	Reserve Verduurzaming bestaande Woningvoorraad	0	0	0	0	0	0
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	3.420	3.300	1.000	0	0	0
2.2	Reserve Bodemsanering	319	319	319	319	319	319
	Onttrekkingen						
2.2	Reserve Verduurzaming bestaande Woningvoorraad	-555	0	0	0	0	0
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	-1.856	-3.847	-2.667	-67	-67	-67
2.2	Reserve Bodemsanering	-2.025	-3.060	-1.039	-1.214	-944	-944
	Resultaat	**33.240**	**45.417**	**46.200**	**44.770**	**44.575**	**44.629**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is structureel € 2 miljoen per jaar gereserveerd voor de ambities op het thema gezonde leefomgeving (vervolg op de reserve en het programma 'gezonde leefomgeving'). Dit bedrag is vanaf 2024 onder de lasten opgenomen. In de jaren 2021, 2022 en 2023 is dit programma Gezonde leefomgeving gedekt uit incidenteel geld van de reserve Gezonde leefomgeving.
- De storting in de reserve Gezonde leefomgeving wordt verlaagd, evenals de begrote lasten van projecten die uit de reserve Gezonde leefomgeving worden gefinancierd. Ook de onttrekking aan de reserve Gezonde leefomgeving neemt af.
- De lagere lasten van bodemsaneringsprojecten volgen uit het bestedingsplan. Hier staat een lagere onttrekking aan de reserve Bodemsanering tegenover.
- Baten en lasten nemen af door het gereedkomen van het CINDU-terrein en door lagere verwachte opbrengsten uit leges.

Koppeling Brede basismonitor

Voor beleidsdoel 2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving zijn in de brede basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Geluid (link)
- Omgevingsveiligheid (link)
- Luchtkwaliteit: Fijnstof (link)
- Luchtkwaliteit: NO2 (link)
- Lichtbelasting (link)
- Bodemsanering (link)

Koppeling met brede basismonitor

Zie voor de grafieken vanuit de brede basismonitor voor dit programma de bijlage van de begroting.

Verbonden partijen

Voor het realiseren van bovenstaande beleidsdoelen neemt de provincie deel in de volgende verbonden partijen:

Programma	Verbonden partij	Doel
2	Omgevingsdienst Flevoland Gooi- en Vechtstreek	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	Omgevingsdienst IJmond	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	Fonds Nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland	Beheer fonds ten behoeve van de nazorg stortplaatsen.
2	Alliander N.V.	Energievoorziening
2	N.V. Afvalzorg Holding	Efficiënt gebruik stortplaatsen
2	SolaRoad B.V.	Verduurzaming van de energiesector

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

Programma 3 Ruimte en Wonen

Doelen

3. Ruimte en Wonen
3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening
3.2 Versnellen en programmeren woningbouw
3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdrage aan klimaatadaptatie

Maatschappelijk doel

De Omgevingsvisie NH2050 vormt het strategische langetermijnbeleid van de provincie Noord-Holland. De hoofdambitie van de Omgevingsvisie NH2050 is zorgen voor balans in Noord-Holland tussen economische groei en leefbaarheid. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is een gezonde, veilige en goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Alle ontwikkelingen die spelen vragen om ruimte. Denk hierbij aan de geplande woningbouw, de aanleg van energie-infrastructuur, de uitvoering van de Regionale Energiestrategieën (RES'en), de belangen van bedrijvigheid, landbouw en natuur en de eisen die samenhangen met de klimaatverandering. Juist op provinciale schaal moet de afweging worden gemaakt over wat waar en op welke manier kan.

Als woningmarktregisseur zet de provincie zich actief in om de grote woonopgave te behalen. De provincie pakt een aanjagende rol om het doel van 184.000 woningen voor elkaar te krijgen en wil de gemiddelde bouwproductie verdubbelen ten opzichte van afgelopen jaren. Samen met gemeenten en het Rijk formuleert de provincie de uitgangspunten en kaders voor de regionale woningbouwprogrammering. Hierbij worden niet alleen afspraken gemaakt over voldoende plancapaciteit en bouwlocaties, maar ook over voldoende betaalbare huizen en ruimte voor doorstroming, zowel in het koop- als huursegment. De provincie streeft daarbij naar een evenwichtige woningvoorraad per gemeente en regio. Daarnaast stimuleert de provincie woningbouw op goed bereikbare locaties, zoals OV-knooppunten, met voldoende voorzieningen.

De provincie heeft de taak om – samen met de waterpartners – de waterveiligheid te waarborgen, voor voldoende en schoon zoet- en drinkwaterwater te zorgen, de (ruimtelijke) omgeving afdoende voor te bereiden op de gevolgen van veranderende klimaat en rekening te houden met de draagkracht en kwaliteit van de bodem binnen de provincie.

Budgettabel 2024 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	5.872	20	5.852	272	0	5.580
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	16.746	6.672	10.074	4.282	1.200	6.992
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	6.308	0	6.308	4.417	0	1.891
	Totaal	**28.926**	**6.692**	**22.234**	**8.971**	**1.200**	**14.463**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening

Provinciale rol

De rol van de provincies in de ruimtelijke ordening wordt steeds groter als het gaat om bovenlokale ruimtelijke ontwikkelingen en consequenties. De provincie is verantwoordelijk voor het maken van integrale afwegingen over ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie. De provincie maakt beleid, stelt kaders, stimuleert en regisseert via provinciale instrumenten zoals de Omgevingsvisie NH2050, de Omgevingsverordening, regionale samenwerkingsagenda's en (integrale) programma's. De rol van de provincie ligt op het bovenlokale en provinciale schaalniveau. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 zijn gemeenten er zelf verantwoordelijk voor dat gemeentelijke ruimtelijke plannen in overeenstemming zijn met de Omgevingsverordening. De provinciale rol van beoordelen en toetsen van gemeentelijke ruimtelijke plannen vervalt, omdat de Omgevingswet uitgaat van vertrouwen. Wel monitort de provincie de doorwerking en borging van haar belangen in gemeentelijke ruimtelijke plannen.

De provincie is bevoegd gezag voor regionale luchthavens in de provincie. Dit betekent dat de provincie besluit over de milieugebruiksruimte (geluid en externe veiligheid) en de ruimtelijke inpassing van deze vliegvelden.

Wat willen we bereiken?

1. De reprovincie wil regie nemen in de ruimtelijke ordening door het volgende na te streven:
    - Keuzes maken over de ruimtelijke inrichting in Noord-Holland waarin de grote opgaven (zoals wonen, energietransitie, economie, water en natuur) een plek moeten krijgen. De gevolgen voor onder meer leefbaarheid, milieu en gezondheid, water, energievoorziening, gezondheid en landschap worden hierin meegewogen. Bij grote ruimtelijke ingrepen is oog voor de gevolgen en draagt de provincie zorg voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en de lokale leefbaarheid.
    - Onder voorwaarden ruimte bieden aan initiatieven aan de randen van bebouwing, waaronder dorpen en kernen. Op deze manier wil de provincie de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau in Noord-Holland versterken.
    - Op basis van een aanvullende bepaling in de Omgevingsverordening wil de provincie samen met de gemeenten, vanuit een oogpunt van woningnood en leefbaarheid, ruimte blijven zoeken in de linten. Dit met behoud van kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie.
    - Opnieuw kijken naar de huidige regelgeving voor transformatie van bouwpercelen van agrarische en niet-agrarische bedrijven in het landelijk gebied. Ook verkent de provincie of en hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van deze bouwpercelen.
2. Ten aanzien van de regionale luchthavens streeft de provincie het volgende na:
    - Een evenwicht tussen duurzame bereikbaarheid én een gezonde leefomgeving in de regio Schiphol.

- Het zorgvuldig uitvoeren van haar rol als bevoegd gezag voor de regionale luchthavens. Dit betekent dat de provincie besluit over de milieugebruiksruimte (geluid en externe veiligheid) en de ruimtelijke inpassing van deze vliegvelden.
- Kennis opbouwen over de markt en nieuwe technologische ontwikkelingen in de luchtvaart.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie werkt aan een Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en een provinciaal ruimtelijk voorstel en arrangement met het Rijk.

1.2 Op basis van de vastgestelde ontwikkelingsperspectieven voor de NOVEX-gebieden Schipholregio, MRA, Noordzeekanaalgebied (NZKG) en het Groene Hart werkt de provincie met de regio en het Rijk per gebied aan een uitvoeringsagenda, inclusief een regionaal investeringsagenda.

1.3 De provincie geeft invulling aan de implementatie van de Omgevingswet en draagt bij aan het beheer en doorontwikkelen van het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

1.4 De provincie heeft haar belangen in Omgevingsverordening geborgd. Elk jaar wordt bezien of wijzigingen wenselijk of noodzakelijk zijn. De provincie zet wanneer nodig aanvullend instrumentarium in voor het veiligstellen van de provinciale belangen.

1.5 Voor provinciale projecten met een ruimtelijke impact worden adviezen opgesteld. De provincie voert daarnaast diverse onderzoeken en projecten uit ter versterking van de ruimtelijke structuur van Noord-Holland. Bijvoorbeeld een verkenning van transformatie van verouderde glastuinbouwgebieden in de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn.

1.6 De provincie werkt aan het versterken van ruimtelijke kwaliteit door onder andere de inzet van het ontwerpteam.

1.7 De provincie verkent op welke wijze we, onder voorwaarden, meer ruimte kunnen bieden aan het bouwen aan randen van dorpen en kernen, in linten, op voormalige agrarische en niet-agrarische bedrijfslocaties, en het huisvesten van seizoenwerkers. Op basis hiervan kan de provincie regels in de Omgevingsverordening wijzigen om meer ruimte te bieden.

2.1 De provincie werkt via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) samen met het Rijk aan het versterken van de leefomgevingskwaliteit in de NOVEX Schipholregio.

2.2 Via het gebiedsprogramma Westeinderscheg investeert de provincie in de structuurversterking van gebieden die door Schiphol worden beperkt en belast.

2.3 Organiseren van het provinciaal luchthavenoverleg. Hierin worden de regionale luchthavens uitgedaagd om na te denken over een duurzame toekomst.

2.4 De provincie verleent ontheffingen voor het starten en landen op terreinen die niet als luchthaven zijn aangewezen. Deze ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) worden afgegeven door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

2.5 Actualiseren van het provinciale luchtvaartbeleid om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen in regionale luchtvaart.

2.6 Samenwerken met kennisinstituten en bedrijven binnen Nederland, Europa en Californië om gezamenlijk kennis op te bouwen over de markt en nieuwe technologische ontwikkelingen in de luchtvaart. Denk hierbij aan het toepassen van drones, urban air mobility en elektrisch vliegen.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Regie voeren ruimtelijke ordening	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	6.441	5.898	5.872	5.697	5.684	5.690
	Totaal baten	-308	-81	-20	-20	-20	-20
	Saldo van baten en lasten	6.132	5.817	5.852	5.677	5.664	5.670
	Stortingen						
3.1	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	0	0	0	0	0	0
3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
3.1	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	0	-341	0	0	0	0
3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	-1.206	-340	-272	0	0	0
	Resultaat	**4.927**	**5.136**	**5.580**	**5.677**	**5.664**	**5.670**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is eenmalig € 450.000,- beschikbaar gesteld voor provinciaal asielbeleid. Dit bedrag is abusievelijk op de begrote lasten van dit beleidsdoel verwerkt en zal bij de eerste begrotingswijziging 2024 verplaatst worden naar programma 1. Het incidentele budget van € 450.000,- is niet zichtbaar op de begrote lasten 2024 doordat er ook andere incidentele posten zijn. Zo is in 2023 een onderzoek binnen de ruimtelijke kwaliteit (€ 200.000,-) overgeheveld naar een ander beleidsdoel en loopt in 2023 een subsidie voor ruimtelijke ontwikkeling af (€ 681.000,-). De mutaties worden bij de eerste begrotingswijziging 2024 op een rijtje gezet.

Koppeling brede basismonitor

Voor beleidsdoel 3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening zijn in de brede basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Schiphol (link)
- Bebouwd terrein (link)

3.2 Versnellen en programmeren woningbouw

Provinciale rol

De provincie treedt op als regisseur van de woningmarkt en vervult een aanjagende rol in de woningbouwproductie en de integrale ontwikkeling van OV-knooppunten. De provincie treedt daarnaast op als kennismakelaar en verbinder tussen partijen en draagt zorg voor actuele informatievoorziening over onder andere de woningbehoefte, plancapaciteit, woonzorggegevens, arbeidsplaatsen en mobiliteitsgegevens in Noord-Holland.

Wat willen we bereiken?

1. Een passende woning voor iedereen. De provincie maakt in de regionale woningbouwprogrammering afspraken over voldoende plancapaciteit en bouwlocaties, voldoende betaalbare huizen en ruimte voor doorstroming, zowel in het koop- als huursegment.
2. Een extra impuls geven aan cruciale integrale gebieds- en knooppuntontwikkelingen die nodig zijn voor het behalen en bespoedigen van de woonopgave, in samenhang met werkgelegenheid en bereikbaarheid.
3. Inzicht krijgen in de effecten (financieel, speculatie, administratieve last en draagvlak) van de inzet van actief grondbeleid door het uitvoeren van 2 pilotprojecten.
4. Ondersteunen van gemeenten voor het versnellen van de woningbouw.
5. Kennisontwikkeling van en onderzoek naar woningbouw, regionale afspraken en knooppuntontwikkeling ter ondersteuning van gemeenten en het monitoren van de provinciale doelstellingen. Verder wil de provincie zorgen voor kennisuitwisseling tussen overheden, marktpartijen, corporaties en andere stakeholders.
6. Het actief stimuleren van circulair en biobased bouwen.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie stelt een woonagenda op. Hierin worden de activiteiten voor de komende 4 jaar uitgewerkt.

1.2 De provincie werkt de woondeals uit op de thema's betaalbaarheid, aandachtgroepen en woningen voor ouderen. Ook worden samen met marktpartijen, woningcorporaties en gemeenten regionale en deelregionale versnellingstafels georganiseerd.

1.3 Op basis van een woonakkoord kunnen gemeenten subsidie aanvragen voor regionale projecten of onderzoeken.

1.4 De provincie zoekt samen met gemeenten naar oplossingen voor het tekort aan woningen voor doelgroepen via mogelijkheden voor flexwoningen en tijdelijke woningen. Daarnaast biedt de provincie gemeenten ruimte om een deel van de woningvoorraad beschikbaar te houden voor inwoners met een economische of maatschappelijke binding met hun gemeente.

2.1 De provincie werkt het Investeringskader Woningbouw Ontwikkeling nader uit en stelt een uitvoeringsagenda Investeringskader Woningbouw Ontwikkeling op met betrekking tot de cruciale integrale gebieds- en knooppuntontwikkeling.

2.2 De provincie stelt subsidie beschikbaar voor het Stadsmakersfonds.

2.3 De provincie werkt samen met partners aan regionale actieprogramma's voor de integrale ontwikkeling van knooppunten, maatregelen op het gebied van OV-bereikbaarheid en

ketenmobiliteit. Het hieraan gekoppelde pakket voor maatregelen voor Noord-Holland Noord op het gebied van ketenreis leidt tot enkele subsidieaanvragen voor kleinere concrete projecten.

3.1 De provincie start met 1 van de 2 pilots op het gebied van actief grondbeleid.

4.1 Het gericht inzetten van de flexibele schil met extra ambtelijke capaciteit, de bouwambassadeur, de kernteams versnelling, de OV-knooppuntenaanpak en subsidie voor financiële knelpunten. Ook ondersteunt de provincie aanvragen voor rijkssubsidies door middel van kennis en/of cofinanciering.

5.1 De provincie stelt de jaarlijkse Monitor OV-knooppunten op en actualiseert het dashboard en de viewer van OV-knooppunten. Daarnaast voert de provincie de datastrategie OV-knooppunten uit.

5.2 De provincie zorgt voor een actuele informatievoorziening over onder andere woningbehoefte, plancapaciteit en woonzorggegevens. Deze informatie is op het dashboard te vinden. De monitor wordt op een aantal indicatoren uitgebreid, waaronder doorstroming en de woondealafspraken. Ook wordt gewerkt aan het beter aansluiten van de marktpartijen en corporaties op de monitor plancapaciteit.

5.3 Minimaal 2 keer per jaar wordt de klankbordgroep marktpartijen gehouden.

6.1 Voor het circulair en biobased bouwen sluit de provincie aan op marktontwikkelingen. Ook wordt indien nodig fysieke ruimte geboden voor de opslag van circulaire bouwmaterialen.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Versnellen en programmeren woningbouw	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	8.302	10.716	16.746	7.456	7.538	8.016
	Totaal baten	-337	-220	-6.672	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	7.965	10.496	10.074	7.456	7.538	8.016
	Stortingen						
3.2	Reserve Woonbeleid	0	0	0	0	0	0
3.2	Reserve Woningbouw subsidies	4.869	0	0	0	0	0
3.2	Reserve Woningbouw	1.200	1.200	1.200	0	0	0
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	5.000	6.200	0	0	0	0
3.2	Reserve subsidies BD 3.4.	5.000	8.000	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
3.2	Reserve Woonbeleid	-1.200	-882	-750	-405	0	0
3.2	Reserve Woningbouw subsidies	-485	-631	-570	-571	-428	-264
3.2	Reserve Woningbouw	-7.170	-2.993	-2.650	0	0	0
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	-5.172	-9.880	0	0	0	0
3.2	Reserve subsidies BD 3.4.	-2.405	-2.775	-312	-688	-1.325	-1.962
	Resultaat	**7.600**	**8.735**	**6.992**	**5.792**	**5.785**	**5.790**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is € 3 miljoen structureel beschikbaar gesteld voor de flexibele schil MRA wonen. Vanaf 2025 is in het coalitieakkoord structureel € 1,4 miljoen beschikbaar gesteld voor uitvoeringskosten masterplan wonen. In 2023 is dit bedrag gedekt uit de reserve Woningbouw.

- Zowel de storting als de onttrekking aan de reserve Subsidies voor OV-knooppunten is in 2023 € 8 miljoen hoger dan in 2024, doordat een subsidie aan de gemeente Haarlem naar die reserve is overgeheveld.

- De lasten van projecten, die uit het OV-fonds worden gefinancierd, zijn in 2024 € 4,3 miljoen lager dan in 2023. Omdat deze kosten worden gedekt uit de reserve OV-fonds, zijn ook de onttrekkingen in 2024 € 4,3 miljoen lager dan in 2023.

- Voor de bijdrage aan de flexibele schil ontvangt de provincie van het Rijk (SPUKC210) € 6,6 miljoen. Dit leidt in 2024 tot zowel hogere lasten als hogere baten.

Koppeling Brede basismonitor

Voor beleidsdoel 3.2 Versnellen en programmeren woningbouw zijn in de brede basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Woningtekort (link)
- Tevredenheid wonen (link)
- Betaalbaarheid wonen (link)
- Woningbouwplannen (link)

3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie

Provinciale rol

De provincie is bevoegd gezag voor het goedkeuren van een Projectplan Waterwet, het bijbehorende milieueffectrapport en de omgevings- en natuurvergunning. De provincie is bovendien bevoegd gezag voor het aanwijzen en normeren van regionale waterkeringen. De provincie houdt toezicht door middel van de jaarlijkse voortgangsrapportages over toetsing en verbetering van regionale waterkeringen door waterschappen. De Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) verplicht de provincie om data te beheren voor het maken van overstromingsscenario's. Dit doet de provincie samen met de waterbeheerders en het Rijk.

De provincie keurt op verzoek van waterkeringbeheerders een dijkversterkingsplan goed en verleent de bijbehorende natuur- en omgevingsvergunning. Op verzoek van de waterkeringbeheerders wordt het dijkversterkingsplan met de vergunningen gecoördineerd ter visie gelegd.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie staat voor de uitdaging om de waterveiligheid te waarborgen en aan te passen aan het veranderende klimaat. De provincie koppelt dit aan (andere) ruimtelijke opgaven zo draagt zij bij aan de ontwikkeling en uitvoering van thematische en

gebiedsgerichte deltaprogramma's (Kust, Wadden, IJsselmeergebied, Centraal Holland, Zoetwater, Ruimtelijke Adaptatie) en het Kennisprogramma Zeespiegelstijging (KPZSS).

2. De klimaatverandering leidt vaker tot extreme weersomstandigheden met gevolgen voor water en bodem. Hierop anticipeert de provincie – samen met de waterpartners – bij onder andere de inrichting van steden, het landelijk gebied, het reserveren van ruimte en het nemen van maatregelen voor kusten en dijken. Daarbij is de provincie zich bewust van de gevolgen van gebruik van bodem en water in relatie met (toekomstige) schaarste. Hierbij wordt de weg zoals vastgelegd in het Nationale Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) gevolgd.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Bij dijkversterkingen zet de provincie in op gebiedsgerichte aanpak mèt ontwikkelkansen voor ruimtelijke inpassing en landschappelijke kwaliteit in de aangrenzende gebieden. In 2024 levert de provincie onder meer inhoudelijke en procesmatige bijdragen aan de MIRT-verkenning voor de Programmatische aanpak grote wateren voor de Markermeerkust en het MIRT-onderzoek Wieringerhoek van het Rijk

1.2 De provincie voert de maatregelen (deelprogramma's overstromingsrisico's, oppervlaktewater en grondwater) uit zoals in het Regionaal Waterprogramma 2022-2027 is vastgesteld. In 2024 wordt de midterm uitgevoerd. De midterm kan leiden tot aanvullende voorstellen om de gestelde doelen te behalen in 2027.

1.3 In vervolg op de Bouwstenen provinciale aanpak klimaatadaptatie 2019-2023 maakt de provincie voor de periode 2024-2027 een voorstel over haar ambities, aanpak en inzet van instrumenten.

2.1 De nieuwe Landelijke Database Overstromingen (LDO) wordt operationeel en fase 1 van het implementatieplan van het Landelijke Voorziening Overstromingsinformatie (LVO) wordt uitgevoerd.

2.2 De provincie geeft uitvoering aan de Kamerbrief 'Water-Bodem-Sturend'. Dit doet zij door middel van een programmatische aanpak, waarbij de resultaten van de gebiedsgerichte en thematische aanpak zichtbaar worden. De provincie werkt hierbij samen met haar water en bodempartners.

2.3 De provincie houdt toezicht op de waterschappen en actualiseert in 2024 de nota toezicht waterschappen.

2.4 De provincie wil beter voorbereid zijn op extreme weersituaties. Hiertoe wordt met de regionale partners een studie uitgevoerd om zicht te hebben op de impact en om vervolgens tot voorstellen te komen voor een maatregelenpakket en uitvoeringsplan (2025).

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	3.865	23.731	6.308	2.560	1.879	1.885
	Totaal baten	0	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	3.865	23.731	6.308	2.560	1.879	1.885
	Stortingen						
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	50	150	0	0	0	0
3.3	Reserve Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	0	2.400	0	0	0	0
3.3	Reserve Klimaatadaptatie	1.500	1.500	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	-538	-22.958	-2.017	-672	0	0
3.3	Reserve Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	0	0	-2.400	0	0	0
3.3	Reserve Klimaatadaptatie	-1.546	-2.734	0	0	0	0
	Resultaat	**3.331**	**2.089**	**1.891**	**1.888**	**1.879**	**1.885**

Financiële ontwikkelingen

- De uitvoering van het project Markermeerdijken vindt grotendeels in 2023 plaats. De lasten in 2023 zijn € 18,5 miljoen hoger dan in 2024. De lasten van dit project worden gefinancierd uit de reserve Meekoppelkansen. De onttrekkingen aan deze reserve zijn in 2024 dan ook navenant lager. De storting van € 2,4 miljoen in de reserve Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling is een in 2023 ontvangen subsidie. In 2024 wordt dit bedrag besteed en onttrokken aan de reserve.

- De projecten die uit de reserve Klimaatadaptatie worden gefinancierd, worden in 2023 afgerond. Hierdoor zijn de begrote lasten in 2024 € 2,7 miljoen lager dan in 2023. Omdat de lasten uit de reserve worden gefinancierd, is in 2024 geen onttrekking begroot.

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdrage aan klimaatadaptatie zijn in de Brede Basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Overstromingen (link)
- Hittestress (link)
- Wateroverlast (link)

Koppeling met brede basismonitor

Zie voor de grafieken vanuit de brede basismonitor voor dit programma de bijlage van de begroting.

Verbonden partijen

Voor het realiseren van bovenstaande beleidsdoelen neemt de provincie deel in de volgende verbonden partijen:

Programma	Verbonden partij	Doel
3	Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio	Verbeteren leefkwaliteit Schipholregio.
3	Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.
3	Zeestad Beheer B.V.	Stadsvernieuwing Den Helder
3	Zeestad C.V.	Stadsvernieuwing Den Helder
3	N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

Programma 4 Bereikbaarheid

Doelen

4. Bereikbaarheid
4.1 Realiseren perspectief mobiliteit
4.2 Openbaar vervoer waarborgen
4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken
4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden

Maatschappelijk doel

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen op weg naar hun bestemming. De provincie helpt ze die bestemming slim, schoon en veilig te bereiken. Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid zijn een belangrijke opgave voor de provincie. Tot 2030 moeten in Noord-Holland ruim 180.000 woningen worden gebouwd. Daarnaast moet ook de groei van de werkgelegenheid worden gefaciliteerd. Dit leidt tot meer mobiliteit met allerlei gevolgen voor de verschillende beleidsopgaven.

In de Omgevingsvisie is vastgelegd dat de provincie streeft naar balans tussen leefbaarheid en economische groei en daarbij aandacht heeft voor klimaat, gezondheid en veiligheid, biodiversiteit en natuur, verduurzaming van de economie, verstedelijking, duurzame mobiliteit, het landschap en de energietransitie. De toename van het aantal inwoners, woningen en banen leidt tot groei van mobiliteit. Verminderen of beperken van mobiliteit kan en moet een bijdrage leveren aan vrijwel alle opgaven waar de provincie voor staat. De provincie zet daarom in op de mobiliteitstransitie door:

- Het verduurzamen van mobiliteit door reizigers te stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame vervoersopties, zoals openbaar vervoer en fiets.
- Het zoveel mogelijk voorkomen (van groei) van mobiliteit door mobiliteitsmanagement (stimuleren thuiswerken en reizen buiten de spits) en door woningen, werkgelegenheid en voorzieningen dicht bij elkaar te concentreren.
- Het verduurzamen van het gemotoriseerd verkeer door de inzet op zero-emissiemobiliteit, minder hinder, het beter benutten van beschikbare capaciteit en verkeersveiligheid.
- Het optimaliseren van de beschikbaarheid van het netwerk, het investeren in de opgave voor onderhoud en vervanging van het provinciale wegennet waarmee gelijktijdig veiligheidsknelpunten worden opgelost.

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid gaat gepaard met uitdagingen:

- De grote verstedelijkingsopgave kan leiden tot een flinke mobiliteitsgroei.
- Stikstof vormt een stevige belemmering voor de aanpassing (aanleg/renovatie) van nieuwe infrastructuur.
- De klimaatopgave (verminderen CO_2-uitstoot) heeft impact op het onderhoud en de aanleg van infrastructuur.
- De kosten van aanleg en onderhoud van infrastructuur stijgen onder andere door inflatie, de impact van klimaat, tekorten op de arbeidsmarkt en een tekort aan grondstoffen.

In samenwerking met regionale en landelijke partners is het van belang om te sturen op de samenhang tussen de verschillende modaliteiten (lopen, fiets, openbaar vervoer, spoor, (vracht)auto en binnenvaart). Vervolgens is het ook van belang om een goede samenhang te borgen tussen de verschillende programma's, processen en projecten waar de provincie zelf uitvoering aan geeft of in regionaal verband bij is betrokken. Dit vergt een goede samenwerking tussen de verschillende directies en sectoren binnen de provincie, maar ook met haar regionale partners.

Budgettabel 2024 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	25.423	2.307	23.116	18.395	10.716	15.437
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	65.727	0	65.727	2.386	67	63.408
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	38.041	1.753	36.288	0	0	36.288
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	122.158	6.078	116.080	50.045	54.130	120.164
	Totaal	**251.349**	**10.138**	**241.211**	**70.826**	**64.913**	**235.297**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

4.1 Realiseren perspectief mobiliteit

Provinciale rol

In het Perspectief Mobiliteit 2021 is geconstateerd dat de groeiende mobiliteitsbehoefte alleen maar gefaciliteerd kan worden als verkeersdeelnemers zich op een meer duurzame, slimme en veilige manier verplaatsen. Om dat te bereiken zet de provincie in op een mobiliteitstransitie van verminderen, veranderen en verbeteren. Dit doet de provincie samen met de regio onder het motto 'Slim, schoon en veilig'. De provincie pakt in die samenwerking haar rol door kennisdeling, het aan elkaar verbinden van partijen en het waar nodig en mogelijk beschikbaar stellen van middelen.

Het werken aan de mobiliteitstransitie doet de provincie vanuit verschillende rollen. Als partner stimuleert zij andere wegbeheerders (met bijvoorbeeld subsidies) om te werken aan bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven in hun gebied. In de rol van initiatiefnemer ontwikkelt de provincie beleid en investeren zij in kennisontwikkeling, innovatie, gedrag, transformatie van infrastructuur en nieuwe infrastructuur (iMPI). Op het gebied van doorfietsroutes en verkeersveiligheid heeft de provincie een regierol en bij provinciale netwerken ook een uitvoerende rol. Daarnaast heeft de provincie via de OV-concessies een belangrijke rol in (het stimuleren van) het regionale openbaar vervoer. Tot slot onderhoudt de provincie de infrastructuur en optimaliseert het gebruik daarvan. Dit doet zij onder meer door gebruik te maken van beschikbare innovaties (zoals smart mobility). Werken aan infrastructuur doet de provincie duurzaam, indien redelijkerwijs haalbaar.

Wat willen we bereiken?

1. Samen met het Rijk en de regio invulling geven aan de uitdagingen voor de realisatie van het mobiliteitsbeleid, zoals verstedelijking, stikstof, CO_2 en schaarse middelen.
2. Een verbetering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming voor voetgangers, fietsers, gemotoriseerd vervoer, vaartransport en openbaar vervoer.
3. Een verbetering van het regionale fiets- en voetgangersnetwerk en een (grote) vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
4. Uitvoering geven aan de duurzame mobiliteitsmaatregelen uit het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland (klimaatakkoord).

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1. Verdere invulling geven aan de afspraken over woningbouw en infrastructuur (waaronder OV) die afgelopen jaren zijn gemaakt met het Rijk en de regio. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met gemeenten en de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

1.2. Deelnemen aan samenwerkingsverbanden zoals het Platform Mobiliteit MRA, het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord, Samen bouwen aan Bereikbaarheid (SbaB), de Provinciale Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB-en) op deelregioniveau, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in het kader van duurzame mobiliteit.

1.3. Stimuleren van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service (inclusief deelmobiliteit)) en (personen)auto's) bij gebiedsontwikkeling.

1.4. Uitwerken van het beleid naar Regionale Agenda's Mobiliteit (RAM's) en de uitvoering daarvan.

2.1. Actualiseren van de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi).

2.2. Investeren in onderhoud, vervangen en verbeteren van provinciale infrastructuur, zoals geprogrammeerd in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI).

3.1. Uitvoeren van de actielijnen uit de Actieagenda Actieve Mobiliteit (AAM). Dit doet de provincie samen met de gemeenten, als uitwerking van het Nationaal en Regionaal Toekomstbeeld Fiets (NTF en RTF), en de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets met het Rijk. Prioriteit ligt bij de doorfietsroutes, bijvoorbeeld die tussen Schagen en Warmenhuizen, tussen Haarlem en de IJmond, tussen Zaanstad en Hoorn, en tussen Hilversum en Bussum. Daarnaast is er aandacht voor recreatieve routes en het optimaliseren van de ketenreis.

3.2. Uitvoeren van de regionale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid. Dit doet de provincie samen met gemeenten en andere belangrijke partners, zoals de politie. De provincie richt zich op infrastructuur, verkeersveilig gedrag en de handhaving daarvan.

3.3. De subsidieregeling kleine infrastructuur, bedoeld voor fiets- en verkeersveiligheid, wordt voortgezet. Dit geldt ook voor de subsidieregeling verkeerseducatie scholieren.

4.1. Uitvoeren van het Regionaal Mobiliteitsprogramma volgens de daarin opgenomen menukaart. Onderdeel daarvan zijn onder meer smart mobility, zero emissie, laadinfra MRA-Elektrisch en de werkgeversaanpak.

4.2. Uitvoeren van het Actieprogramma Slimme en Schone Logistiek.

4.3. Uitvoeren van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS).

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Realiseren perspectief Mobiliteit	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	67.389	48.001	25.423	15.228	14.569	14.525
	Totaal baten	-6.541	-4.002	-2.307	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	60.848	43.999	23.116	15.228	14.569	14.525
	Stortingen						
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	405	505	205	205	205	205
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	24.761	32.935	10.511	9.386	9.361	9.336
4.1	Reserve verleende subsidies BD 4.1.	6.490	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	-728	-2.030	-1.287	-224	-205	-205
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	-58.247	-46.922	-17.108	-10.054	-9.429	-9.379
4.1	Reserve verleende subsidies BD 4.1.	-5.560	0	0	0	0	0
	Resultaat	**27.968**	**28.487**	**15.437**	**14.541**	**14.501**	**14.482**

Financiële ontwikkelingen

- Het verschil tussen de begrote lasten voor 2023 en 2024 wordt voornamelijk veroorzaakt door het aflopen van de projecten Fietssubsidies (€ 6,6 miljoen), HOV Huizen (€ 4,4 miljoen), Boekelermeer (€ 7,5 miljoen) en Herinrichting Zuid Schalkwijkerweg (€ 1,9 miljoen).
- Het verschil in de lasten 2024 en 2025 zit onder meer in het aflopen van de projecten OV-SAAL (€ 3,0 miljoen), Velsertraverse (€ 1,3 miljoen) en ‘De Kop werkt’ (€ 1,9 miljoen).
- In 2023 is vanuit de reserve Uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden € 11 miljoen overgeheveld naar de reserve Ontwikkeling havencomplexen (programma 6).
- Doordat de begrote onttrekkingen aan de reserve Uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden meebewegen met de begrote lasten, vertoont het resultaat een redelijk stabiel beeld.

4.2 Openbaar vervoer waarborgen

Provinciale rol

Goed openbaar vervoer is een essentiële voorwaarde om de provincie de komende decennia bereikbaar en leefbaar te houden. Het levert bovendien een bijdrage aan klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen en laat de economie verder groeien. En het houdt regio's aantrekkelijk om te wonen, werken, leren, ondernemen en bezoeken. Om goed OV te waarborgen werkt de provincie, samen met bijvoorbeeld andere OV-autoriteiten, de NS en de regio aan de

verdere uitwerking van maatregelen op het gebied van OV-bereikbaarheid, ketenmobiliteit en knooppuntontwikkeling (de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland). Dit in samenhang en afstemming (vanuit een integrale blik op het OV-netwerk) met het Multimodaal Toekomstbeeld MRA en het Regionaal OV Toekomstbeeld.

In de rol van concessiebeheerder waarborgt de provincie de inzet van het openbaar vervoer (busvervoer).

De provincie is opdrachtgever (concessieverlener) voor het regionale busvervoer in 3 concessie(gebieden): Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de gebieden Zaanstreek-Waterland, Amstelland Meerlanden en Amsterdam.

Wat willen we bereiken?

1. Waarborgen van de inzet van het openbaar vervoer (busvervoer) en goed concessiebeheer.
2. Een stabiel lijnennet voor de komende jaren.
3. Optimaliseren van OV-knooppunten en –ketens.
4. Het openbaar vervoer toegankelijk houden.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1. Het samen met de vervoerder uitvoeren van de huidige 3 concessies. Het voorzieningenniveau wordt hierbij zoveel mogelijk gelijk gehouden aan het niveau van 2023.

1.2. Een start maken met de voorbereiding van een nieuwe aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord Holland Noord.

1.3. Het voorbereiden van aansluitingen voor zero-emissie-laadinfrastructuur voor de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond. Hierdoor zijn deze bij de start van de nieuwe concessies (in 2027/2028) beschikbaar om een volledige zero-emissie-exploitatie mogelijk te maken.

2.1. Het aanpassen van de OV-vervoerplannen om het wegvallen van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer en Transitievangnet Openbaar Vervoer op te kunnen vangen.

2.2. Een herijking van het mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord.

2.3. Het opstellen van een ambitie Publieke Mobiliteit.

2.4. Het bijstellen van de onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040.

2.5. Onderzoeken hoe de provincie, samen met de Vervoerregio Amsterdam, een vervolg kan geven op fase 3 van de BRT-studie Haarlem-Schiphol-Amsterdam, bijvoorbeeld door te starten met ‘quick wins’ op het traject.

2.6. Het uitvoeren van een verkenning naar innovaties vanuit smart mobility in het openbaar vervoer.

3.1. Het uitvoeren van projecten uit het programma OV-knooppunten en Ketenaanpak (Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland).

3.2. Onderzoek naar inzet van nachtbussen.

3.3. Nauwer samenwerken met Vervoerregio Amsterdam om openbaar vervoer slimmer te organiseren en investeringen in infrastructuur beter op elkaar te laten aansluiten.

3.4. De hubstrategie verder uitwerken. Hierbij ligt de nadruk op het verbeteren van de ontsluiting per openbaar vervoer in het landelijke gebied.

4.1. Invulling geven aan het convenant landelijke OV-toegankelijkheid (bestuursakkoord Toegankelijkheid OV van 7 november 2022).

4.2. Het uitwerken van nieuw beleid met betrekking tot betaalbaarheid van het OV (samen met Vervoerregio Amsterdam) in combinatie met het nieuwe OV-betalen (EMV).

4.3. De instroom van de nieuwe buurtbussen in de concessie Noord-Holland Noord.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Openbaar vervoer waarborgen	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	61.948	78.826	65.727	64.576	64.488	64.406
	Totaal baten	-4.315	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	57.633	78.826	65.727	64.576	64.488	64.406
	Stortingen						
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	67	67	67	67	67	67
	Onttrekkingen						
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	-230	-16.356	-2.386	-536	-451	-217
	Resultaat	**57.470**	**62.536**	**63.408**	**64.107**	**64.104**	**64.256**

Financiële ontwikkelingen

- In het Coalitieakkoord is € 100.000 per jaar structureel beschikbaar gesteld om te investeren in nachtbussen, met name voor jongeren, van en naar uitgaanslocaties in het buitengebied.
- Het verschil tussen de lasten 2023 en 2024 bestaat voornamelijk uit de eenmalige bijdrage voor investeringen in busmaterieel. In verband hiermee is de onttrekking aan de reserve in 2023 eenmalig verhoogd.

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 4.2 Openbaar vervoer waarborgen zijn in de Brede Basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Gebruik OV (link)
- Klantwaardering OV (link)

4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken

Provinciale rol

De provincie heeft de wettelijke taak om te zorgen dat de provinciale infrastructuur veilig te gebruiken is. Hiervoor voert de provincie verkeersmanagement uit.

Om de verkeersmanagementtaken uit te kunnen voeren is er inzet van (vaar)weginspecteurs. Verder is een bediencentrale ingericht voor de centrale bediening van bruggen en sluizen, en een bediencentrale voor de tunnels. Het tunnelbeheer is een wettelijke taak.

Wat willen we bereiken?

1. Zo efficiënt mogelijk gebruik maken van het provinciaal netwerk. Met verschillende activiteiten op het gebied van netwerkmanagement en verkeerskundig beheer optimaliseert de provincie slimme, schone en veilige mobiliteit.
2. Alle verkeersmanagementactiviteiten beveiligen door middel van cybersecurity.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1. Met verkeersmanagementmaatregelen benut de provincie de beschikbare verkeersnetwerken zo optimaal mogelijk. Zo voldoet zij aan de actuele mobiliteitsvraag. Deze activiteiten bestaan uit een samenspel van een aantal (dagelijks) uit te voeren activiteiten, waaronder:

- Verkeersmanagement op de (vaar)weg
- Brug- en sluisbediening
- Afstemmen van werkzaamheden en evenementen
- Incidentmanagement
- Gladheidbestrijding
- Afhandelen van vragen en klachten via servicepunt
- Vergunningverlening

1.2. Het op afstand bedienen van bruggen en sluizen wordt tot 2028 aanzienlijk uitgebreid. In 2024 worden 6 bruggen en sluizen aangesloten op de bediencentrale in Heerhugowaard.

1.3. Voor verkeersmanagement wordt de bestaande verkeerscentrale uitgefaseerd. Werkzaamheden vallen dan onder een externe partij (VMaaS).

2.1. Verder uitrollen van cybersecurity voor bruggen/sluizen, wegkantsystemen en bediencentrales.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Totaal lasten	33.498	38.039	38.041	36.176	35.464	35.493
Totaal baten	-1.556	-1.688	-1.753	-1.753	-1.753	-1.753
Saldo van baten en lasten	31.942	36.351	36.288	34.423	33.711	33.740
Stortingen	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**31.942**	**36.351**	**36.288**	**34.423**	**33.711**	**33.740**

Financiële ontwikkelingen

- Tot en met 2025 is nog incidenteel budget opgenomen in de begroting (Kaderbrief 2022). Dit budget is voor de implementatie van 'Afnemen iDienst 'Verkeersmanagement as a Service' (VMaaS)'.

4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden

Provinciale rol

De provincie heeft de wettelijke zorgplicht voor de kapitaalgoederen. De provincie is eigenaar en wegbeheerder van circa 650 kilometer wegen, 50 kilometer busbanen en 250 kilometer vaarwegen. Langs een groot deel van deze N-wegen liggen fietspaden (circa 380 kilometer) die eigendom van de provincie zijn. Op deze infrastructuur beheert de provincie ongeveer 590 kunstwerken, zoals bruggen, sluizen, tunnels en ecoducten. Naast het beheren en onderhouden van de infrastructuur, vervangt en verbetert de provincie bestaande infrastructuur. Verder ontwikkelt ze waar nodig nieuwe infrastructuur om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te behouden of te verbeteren.

Wat willen we bereiken?

1. Vervangen, verbeteren en uitbreiden van de provinciale infrastructuur, maar ook het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten en het verbeteren van openbaarvervoerhaltes. Dit binnen de opgestelde beleidskaders en kwaliteitseisen die worden vastgelegd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2024-2027.
2. Duurzame en circulaire bouw en aanleg van de eigen projecten.
3. In stand houden en beheren van provinciale infrastructuur.
4. Efficiënter gebruik van het wegennet door middel van innovatieprojecten, waaronder smartmobilitytoepassingen in samenwerking met partners.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1. Uitvoering geven aan het Integraal meerjarenprogramma infrastructuur 2022-2029 (iMPI). Hieronder valt het uitvoeren van projecten in studie- en realisatiefases. Voor komende jaren zijn in ieder geval meerdere oevertrajecten, kunstwerken en remmingswerken voorzien voor het doorlopen van de studiefase. In 2024 zitten een twintigtal projecten in de realisatiefase, waaronder meerdere kunstwerken, oevertrajecten, HOV-verbindingen en wegreconstructies of groot onderhoud.

1.2. Het actualiseren en bijstellen van het iMPI.

2.1. Op basis van inspectieonderzoeken worden noodzakelijke oeververvangingsprojecten uitgevoerd. De vervangingsprojecten zijn aanbesteed aan 1 partij, waarbij duurzaamheid het belangrijkste criterium van de samenwerking is. Daar waar kansen zijn worden natuurvriendelijke oevers toegepast om die biodiversiteit en waterkwaliteit te bevorderen.

2.2. In het kader van circulair heeft de provincie IFD (Industrieel, Flexibel en Demontabel) ontwikkeld. De provincie draagt bij aan het implementeren (in eigen projecten) van verschillende IFD-specificaties voor kunstwerken, zoals vaste en beweegbare bruggen.

2.3. De provincie initieert uitwisseling van en handel in grote gebruikte bouwonderdelen (gebruikte betonliggers) voor toepassing in het areaal.

3.1. Om de infrastructuur te beheren en in stand te houden wordt vast en variabel onderhoud uitgevoerd. Het onderhouden van het provinciaal areaal wordt per gebied uitgevoerd door aannemerscombinaties. Dit gebeurt aan de hand van de gebiedscontracten. Een totaaloverzicht van de gebiedscontracten en alle lopende variabele onderhoudsprojecten is te vinden in het iMPI.

3.2. Jaarlijks vindt een inspectie van de oeverconstructie plaats. Ook worden de vaarwegen gepeild om te zien of deze nog voldoen aan het vaarwegprofiel. Zo nodig worden de vaarwegen gebaggerd.

3.3. Het gebiedscontract Kop van Noord-Holland wordt opnieuw aanbesteed.

4.1 Voor smart mobility vinden in 2024 de volgende activiteiten plaats:

- Op basis van data actieve mobiliteit (lopen, fiets) en het reguleren van logistieke stromen verder stimuleren.
- Verkennen van verdere automatisering van het openbaar vervoer, het versnellen van in- en uitstappen met slimme technieken, en het optimaliseren van ketenreizen.
- Een strategie opstellen voor de ontwikkeling van hubs, knooppunten en het reizen via verschillende modaliteiten in een keten. Samen met gemeenten verkent de provincie de mogelijkheden voor toepassing en realisatie daarvan.
- Optimaliseren van de bereikbaarheid en actieve mobiliteit rond hotspots (evenementen, recreatiegebieden) en tijdens werkzaamheden.
- Opzetten van scenariostudie(s) en trendanalyses en dit uitwerken in de routekaarten van het transitiepad smart mobility.

4.2amen met de TU Delft ontwikkelt de provincie levensduur verlengende innovaties. Daarnaast realiseert de provincie een biodynamische oever waarbij natuurlijke, levende gewassen worden gebruikt in plaats van harde (dode) materialen, Ook werkt de provincie aan mossen op beton als bescherming.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	96.852	132.885	122.158	127.474	125.213	122.231
	Totaal baten	-7.562	-15.669	-6.078	-15.536	-15.134	-7.372
	Saldo van baten en lasten	89.290	117.216	116.080	111.938	110.079	114.859
	Stortingen						
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	21.034	20.074	19.574	7.464	7.464	7.464
4.4	Reserve Investeringen wegen	0	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)	0	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	23.756	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	15.806	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	20.278	24.937	22.199	22.721	23.440	26.273

4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	7.356	8.357	12.357	6.357	6.507	8.357
4.4	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen	0	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	7.195	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	1.703	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	-60.474	-3.291	-1.450	-1.450	-950	-950
4.4	Reserve Investeringen wegen	0	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)	0	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	0	-59	-1.655	-1.655	-2.054	-2.054
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	-132	-151	-641	-703	-873	-873
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	-17.489	-30.878	-31.057	-21.410	-12.613	-12.755
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	-8.202	-8.979	-11.375	-5.307	-5.106	-2.687
4.4	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen	0	0	0	0	0	0
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	-3.470	-4.146	-3.582	-2.224	-187	-35
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	0	-432	-285	-717	-717	-717
	Resultaat	**96.653**	**122.648**	**120.164**	**115.013**	**124.989**	**136.882**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is met ingang van 2025 een bedrag van € 1 miljoen extra beschikbaar gesteld voor instandhouding (vervanging, beheer en onderhoud) van de infrastructuur. Dit bedrag neemt in de daaropvolgende jaren toe met € 1 miljoen per jaar. Hiernaast is in het coalitieakkoord vanaf 2025 een bedrag van € 0,5 miljoen beschikbaar voor kapitaallasten van investeringen in nieuwe infrastructuur (lopende projecten iMPI). Dit bedrag neemt in de daaropvolgende jaren toe met € 0,5 miljoen per jaar.
- De lasten voor verduurzamen, verbeteren en instandhouden van de provinciale infrastructuur worden meerjarig geprogrammeerd. Deze programmering zorgt voor een wisselend verloop van de begrote lasten en de begrote onttrekkingen aan de reserves Groot onderhoud Wegen en Groot onderhoud Vaarwegen.
- De investeringen worden toegelicht in hoofdstuk 4 van deze begroting (onder 4.3.3).

Koppeling Brede basismonitor

Voor beleidsdoel 4.4 Infrastructuur verduurzamen en verbeteren zijn in de brede basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Doorstroming auto (link)
- Reistijd van en naar werk (link)
- Actieve mobiliteit (link)
- Verkeersveiligheid (link)

Koppeling met brede basismonitor

Zie voor de grafieken vanuit de brede basismonitor voor dit programma de bijlage van de begroting.

Verbonden partijen

Voor het realiseren van bovenstaande beleidsdoelen neemt de provincie deel in de volgende verbonden partijen:

Programma	Verbonden partij	Doel
4	Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.	Ontwikkelen van een beter mobiliteitsbeleid van de leden en het realiseren van een doeltreffend en efficiënt openbaar vervoer voor de reiziger.
4	Beheersregeling Amstel	Het beheer van de Amstel

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

Doelen

5. Natuur en landelijk gebied
5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur
5.2 Beheren van natuur
5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen
5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water
5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied
5.6 Versterken kansrijke landbouw

Maatschappelijk doel

De provincie Noord-Holland zet zich in voor een vitaal en leefbaar landelijk gebied met economisch toekomstperspectief. In dit landelijk gebied zijn natuur en landbouw met elkaar in balans en kunnen mensen wonen, werken en recreëren. Samen met de waterschappen zorgt de provincie voor voldoende en kwalitatief goed water, versterkt zij de biodiversiteit en draagt zij zorg voor de kwaliteit van het landschap. Tegelijk wil de provincie een landelijk gebied waar mensen toekomstperspectief hebben en een goede boterham kunnen verdienen.

Budgettabel 2024 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	87.521	13.058	74.463	78.837	19.870	15.496
5.2	Beheren van natuur	50.769	898	49.871	0	0	49.871
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	24.354	5.700	18.654	6.133	4.854	17.375
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	4.450	1.125	3.325	2.053	1.562	2.834
5.5	Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied	2.000	0	2.000	0	0	2.000
5.6	Versterken kansrijke landbouw	5.513	0	5.513	2.505	1.200	4.208
	Totaal	**174.607**	**20.781**	**153.826**	**89.528**	**27.486**	**91.784**

5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur

Provinciale rol

De provincie beschermt natuurgebieden en kwetsbare landschappen, zoals de Bijzondere Provinciale Landschappen. Dit doet de provincie Noord-Holland op grond van landelijke en provinciale wet- en regelgeving, zoals de Wet natuurbescherming en de Omgevingsverordening. Daarnaast heeft de provincie een ontwikkelende taak en is daarbij verantwoordelijk voor de aanleg en het herstel van natuurgebieden en het bieden van rust, ruimte en recreatieve mogelijkheden aan bewoners en bezoekers.

Wat willen we bereiken?

Voor de komende jaren zijn volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Het afronden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in 2029. In Noord-Holland gaat het om 56.581 hectare begrensde NNN, waarvan op peildatum 01-01-2023 reeds 92,5% was gerealiseerd. Tevens wil de provincie waar nodig de kwaliteit van de bestaande natuur verbeteren en de benodigde natuurverbindingen creëren.
2. Het op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermen van bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving voor het verbeteren en behouden van de biodiversiteit. (natuurherstelmaatregelen). Dit doet de provincie onder meer door het optimaliseren van hydrologische verbindingen, waarmee verdroging en verstoring van de oorspronkelijke (grond)waterstromen in en om Natura 2000-gebieden wordt tegengegaan en natuurherstel wordt bevorderd.
3. Het samen met gemeenten, natuurbeheerders, landbouw, bouw en industrie zoeken naar oplossingen en het nemen van maatregelen om de stikstofuitstoot terug te dringen, zodat planten en dieren in de stikstofgevoelige gebieden kunnen blijven groeien en leven.
4. Het terugdringen van de bodemdaling om zo CO_2-emissie te verminderen en tevens klimaatbestendigheid, veiligheid en waterrobuustheid te verbeteren.
5. Compenseren voor boskap, het revitaliseren van bestaande bosgebieden en het realiseren van 1.800 hectare nieuw bos en bomen. Op deze manier wil de provincie de bossen behouden voor de toekomst, de kwaliteit van bestaande bossen verbeteren, ontbossing keren en biodiversiteit en klimaatbestendigheid verbeteren.
6. Het bieden van recreatieve voorzieningen waarbij aandacht is voor een gezond leefklimaat, een sterke natuur, een beleefbaar landschap en een duurzame economie.
7. Het conform afspraken met het Rijk vergroten en verbeteren van de groenblauwe dooradering. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan onder meer het versterken van de biodiversiteit en landschapskwaliteit, het verbeteren van de water-, bodem- en luchtkwaliteit, natuurlijke plaagbestrijding en recreatieve voorzieningen.

Wat gaan we daarvoor doen?

De provincie voert bovenstaande maatregelen uit aan de hand van een gebiedsgerichte aanpak. Per gebied wordt door middel van gebiedsprocessen bekeken hoe de doelen gehaald kunnen worden en wat in dat gebied de beste aanpak is. Dit wordt in 2024 in het kader van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) (zie 5.5) verder uitgewerkt. Overigens wordt hierbij het Programma Natuurnetwerk (PNN) vanaf 2025 opgenomen in het PPLG.

Bij het uitwerken van de gebiedsgerichte aanpak bouwen we voort op de opgedane kennis en ervaring in reeds lopende gebiedsprocessen, te weten:

1.1 Gebiedsprogramma Laag Holland. De regio Laag Holland kent veel opgaven op het gebied van natuur, landbouw, water, bodem, klimaat, recreatie en landschap. Vanwege de sterke onderlinge verwevenheid van deze opgaven voert de provincie een integraal gebiedsprogramma uit. Hierin wordt samengewerkt met gemeenten, het hoogheemraadschap en natuur- en landbouworganisaties.

1.2 In gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen wordt door middel van een meerjarige samenwerking een forse kwaliteitsimpuls gegeven aan de Oostelijke Vechtplassen op het gebied van natuur, waterkwaliteit en (water-)recreatie.

1.3 Het programma Groene Uitweg versterkt de landschappelijke kwaliteit van de Vechtstreek, in samenhang met de infrastructurele ingrepen aan de rijkswegen A1, A6 en A9.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Beschermen en ontwikkelen van natuur	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	40.864	85.526	87.521	76.539	20.055	16.651
	Totaal baten	-8.605	-19.431	-13.058	-13.611	-795	-795
	Saldo van baten en lasten	32.260	66.095	74.463	62.928	19.260	15.856
	Stortingen						
5.1	Reserve Groen	25.530	24.930	15.705	13.955	14.455	14.455
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	140	1.718	0	0	0	0
5.1	Reserve verleende subsidies BD 5.1.	23.735	0	0	0	0	0
5.1	Reserve Groene Uitweg	368	107	107	107	107	107
5.1	Reserve Subsidie Groene Uitweg	0	3.122	0	0	0	0
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	2.163	4.058	4.058	4.058	3.099	58
5.1	Reserve Laag Holland	750	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
5.1	Reserve Groen	-49.842	-49.347	-63.470	-55.587	-14.339	-14.484
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-70	-70	-118	-118	-118	-118
5.1	Reserve verleende subsidies BD 5.1.	-3.989	-3.854	-4.262	-5.392	-4.549	-2.968
5.1	Reserve Groene Uitweg	-4.306	-10.142	-3.334	-1.498	-127	-117
5.1	Reserve Subsidie Groene Uitweg	0	-1.167	0	0	0	0
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	-1.707	-3.282	-6.403	-4.508	-4.376	-4.318
5.1	Reserve Laag Holland	-52	-3.053	-1.250	0	0	0
	Resultaat	**24.979**	**29.115**	**15.496**	**13.945**	**13.412**	**8.471**

Financiële ontwikkelingen

- De begrote lasten op dit beleidsdoel volgen de programmering en de planning zoals die zijn uitgewerkt in het Programma Natuurnetwerk (PNN) 2024. Dit verklaart de verschillen tussen de jaren van de lasten en de begrote onttrekkingen aan de reserve Groen, de reserve Oostelijke Vechtplassen en de reserve Groene Uitweg. Het Programma Natuurnetwerk 2024 wordt parallel aan het begrotingstraject ter vaststelling aan PS aangeboden.
- Een groot deel van de geraamde uitgaven, die ten laste komen van de reserve Groen, zijn in bovenstaande tabel slechts t/m het jaar 2025 opgenomen. Met de huidige planning (PNN) zou de reserve Groen vanaf 2025 negatief komen te staan wat voor een reserve niet toegestaan is.
- De uitgaven voor de regeling Specifieke uitkering Programma Natuur (SPUK L16) zijn begroot tot en met het jaar 2025. Dit geldt ook voor de begrote baten (€ 13 miljoen). Dit is de eerste tranche van deze regeling. In 2024 wordt uitsluitsel over een tweede tranche verwacht.

Koppeling Brede basismonitor

Voor beleidsdoel 5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur zijn in de brede basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Natuur Netwerk Nederland (link)
- Biodiversiteit (link)
- Natuurgebied per inwoner (link)
- Groen/blauwe ruimte (link)
- Fosfaat (link)
- Stikstof (link)
- Bodemdaling (link)

5.2 Beheren van natuur

Provinciale rol

De provincie is, op grond van het Decentralisatieakkoord Natuur en de Wet natuurbescherming, verantwoordelijk voor de uitvoering van het natuurbeleid en -beheer.

Wat willen we bereiken?

Voor de komende jaren zijn volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Effectief beheer van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en agrarische natuurgebieden conform de daartoe landelijk vastgestelde beleidsdoelen en criteria.
2. Het beschermen en behouden van de van oudsher in Noord-Holland aanwezige weidevogel populatie.
3. Effectief beheer van Natura 2000-gebieden.
4. Het beschermen, behouden en herstellen van bedreigde dier- en plantsoorten door middel van ‘passieve’ en ‘actieve’ soortenbescherming.
5. Effectieve bestrijding van invasieve exoten.
6. Het bevorderen van dierenwelzijn.
7. Het leveren van een bijdrage aan het voorkomen van faunaschade en het – conform geldend beleid – compenseren van faunaschade.
8. Effectief beheer van recreatiegebieden en recreatieve routes

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Het vaststellen van het Natuurbeheerplan (NBP) en het verstrekken van subsidies via het Subsidiestelsel Natuur en Landschap (SNL).

2.1 Uitvoering geven aan het Actieplan Weidevogels en het Aanvalsplan Grutto, die een breed pakket aan maatregelen bevatten om de weidevogelpopulatie stabiel te houden.

3.1 De provincie Noord-Holland is het bevoegd gezag bij het vaststellen van de beheerplannen voor 14 Natura 2000-gebieden binnen de provincie. Samen met belanghebbenden uit de omgeving, zoals (agrarische) ondernemers, gemeenten en natuur-, recreatie- en waterbeheerders, zorgt de provincie dat we de kwaliteit van de natuur en de staat van

instandhouding voortdurend monitoren voor alle doelen van de beheerplannen. Iedere zes jaar worden met behulp van deze informatie de beheerplannen geëvalueerd en zo nodig geactualiseerd en opnieuw vastgesteld.

4.1 Ten aanzien van 'passieve' soortenbescherming kunnen gemeenten in afstemming met de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord werken aan een soortenmanagementplan als onderbouwing voor een gebiedsgerichte ontheffing. Hierdoor kan in een (deel van een) gemeente aan de slag worden gegaan met de isolatieopgave. Ten aanzien van 'actieve' soortenbescherming neemt de provincie beschermende maatregelen bij werkzaamheden in het NNN, Natura 2000-gebieden en het (agrarisch) natuurbeheer. Ook daarbuiten ontwikkelt de provincie, in lijn met het Masterplan biodiversiteit, projecten ter bescherming van soorten waarvoor Noord-Holland een bijzonder verantwoordelijkheid heeft, zoals de tengere distel, de kwabaal, het locomotiefje, graslandvlinders en de otter.

5.1 We bouwen samen met de betrokken partijen verder aan de aanpak van invasieve exoten. Dit is onder meer gebaseerd op kennisuitwisseling en de ontwikkeling van handelingsperspectieven.

6.1 De Wet natuurbescherming kent een zorgplicht voor dieren die in het wild voorkomen. Wanneer het aantasten van dierenwelzijn echter onvermijdelijk is – bijvoorbeeld bij de bestrijding van gewasschade door ganzen – verplicht de provincie in haar ontheffingen het gebruik van de laatste wetenschappelijke inzichten over methoden die het dierenwelzijn zo min mogelijk aantasten. In haar eigen Voedselvisie 2020-2030 staan de kansen en uitdagingen om een duurzaam voedselsysteem te bewerkstelligen.

7.1 De provincie heeft de wettelijke plicht om agrarische ondernemers een tegemoetkoming te verstrekken in de schade die wilde dieren aan hun gewassen veroorzaken. Hier is sprake van wanneer deze ondernemers worden belemmerd bij het beheer en bestrijden van schade, en het gaat om wettelijk beschermde diersoorten. Hierbij hanteert de provincie in 2024 een eigen risico van 5%. Daarnaast levert de provincie via BIJ12 een bijdrage aan het ontwikkelen en optimaliseren van preventieve maatregelen om faunaschade te voorkomen.

8.1 De provincie is deelnemer in diverse recreatieschappen en levert op die manier een bijdrage aan het beheer. Aandachtspunt is het verbeteren van de governance in de recreatieschappen. Op basis van de Visie Recreatie en Toerisme werkt de provincie aan de strategie van bestemmingsmanagement en bestemmingsontwikkeling. De provincie zet onder meer in op een betere verbinding tussen recreatiegebieden, het creëren van aantrekkelijke startpunten en het verschaffen van bezoekersinformatie over gebieden. In de komende jaren wordt naar verwachting ook het Wandelnetwerk Noord-Holland afgerond. Verder heeft de verdichting en het oplossen van knelpunten binnen het bestaande wandelnetwerk de aandacht.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

Beheren van natuur	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Totaal lasten	47.779	51.067	50.769	50.686	49.358	49.293
Totaal baten	-874	-868	-898	-898	-898	-898
Saldo van baten en lasten	46.905	50.199	49.871	49.788	48.460	48.395
Stortingen	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**46.905**	**50.199**	**49.871**	**49.788**	**48.460**	**48.395**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is vanaf het jaar 2024 structureel € 2,5 miljoen per jaar toegevoegd aan het budget voor faunaschade om het eigen risico naar 5% te verlagen.
- De daling in de begrote lasten van 2025 naar 2026 komt voornamelijk doordat 2025 het laatste jaar is van de toegekende middelen voor Aanpak stikstofopgave (Kaderbrief 2023, regel 11).

5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen

Provinciale rol

De provincie werkt in de regio's samen met partners aan de integrale uitvoering van meerdere doelen. Daarbij vervult de provincie verschillende rollen, afhankelijk van de opgaven die voorliggen. Als middenbestuur is de provincie uitgerust om partijen met elkaar te verbinden, kennis te genereren en te delen, en verschillende doelen en programma's met elkaar te integreren. Het PPLG is in deze inbreng in samenwerkingsverbanden de leidraad. Behalve in het landelijk gebied stimuleert de provincie in deze samenwerking natuurinclusieve ontwikkelingen in stedelijke regio's en de energietransitie.

Wat willen we bereiken?

1. Het verminderen van broeikasgasemissies (CO_2) uit veenbodems en het daaraan gekoppelde afremmen en waar mogelijk stoppen van bodemdaling in het landelijk gebied van de provincie Noord-Holland.
2. Via de aanpak Groen Kapitaal samen met bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere overheden laten zien dat combinaties van natuur met wonen, werken en landbouw de normaalste zaak van de wereld zijn. De stip aan de horizon van een natuurinclusieve samenleving wordt steeds breder gedeeld en goede voorbeelden vinden navolging. In 2024 liggen de speerpunten bij het verstreken van de samenhang met de wateropgave en een gezonde leefomgeving.
3. Groene vrijwilligers staan ook bekend als 'tellers', 'vertellers' en 'herstellers'. Zij leveren een enorme bijdrage aan het beheer van, de kennis over en betrokkenheid bij natuur en

landschap. In 2024 richt de provincie zich op behoud en uitbreiding van het vrijwilligersnetwerk.

4. In de MRA Agenda 2020–2024 is afgesproken om te blijven samenwerken aan het versterken en verder ontwikkelen van de landschappelijke kwaliteit, biodiversiteit, klimaatbestendigheid en het vergroten van recreatiemogelijkheden. De provincie zet zich in voor blijvende aandacht voor het landschap bij alle relevante ontwikkelingen.
5. Het Bestuurlijk platform Groene Hart, waarin de provincie participeert, zorgt voor een samenhangende ontwikkeling van het gebied. Het Groene Hart kent een dusdanige complexe opgave, dat het de status van NOVEX-gebied heeft gekregen. In 2024 zijn de prioriteiten: het remmen van bodemdaling en CO_2-uitstoot, een toekomstbestendige agrarische sector, bescherming van het landschap en zorgvuldig waterbeheer.
6. De nationale parken Duinen van Texel en Zuid-Kennemerland richten zich op natuurbescherming, recreatie, educatie, promotie en onderzoek. Een belangrijke uitdaging in 2024 is het formuleren van maatregelen om, in samenwerking met de omgeving, de recreatiedruk te spreiden.
7. De provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen zijn deelnemer in het Waddenfonds. Naast het Waddenfonds is het Investeringskader Waddengebied een belangrijk instrument om initiatieven en projecten te stimuleren die de ecologie en duurzame economische ontwikkeling van het Waddengebied versterken. Speerpunten in 2024 zijn onder meer nadere uitwerkingen van de ‘kernwaarden van het Waddengebied’ en ‘mogelijkheden energietransitie Waddengebied’, de afronding van de pilot ‘green shipping’ en afronding van de toekomstvisie ‘Waddenzee Visserij Platform’. Ook wordt gewerkt aan een routekaart voor een klimaat adaptief Waddengebied.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie geeft uitvoering aan de Regionale Veenweidestrategie 1.0.

2.1 In 2024 blijft de provincie het netwerk van initiatiefnemers offline en online actief ontwikkelen. Een groot en sterk netwerk leidt tot nieuwe ideeën en snellere verspreiding, verbreding en verdieping van bestaande initiatieven. Dit sluit aan bij het Provinciaal Programma Landelijk Gebied en de landelijke Agenda Natuurinclusief.

3.1 In 2024 evalueert de provincie samen met haar partners het ‘Meerjarenbeleidsplan Betrekken bij Groen 2021-2024’. Ook werkt zij samen aan een meerjarenbeleidsplan voor de jaren 2025 en verder. Ook worden in 2024 weer de Natuurwerkdag en de Dialoogdag georganiseerd en het Betrekken bij Groen Fonds ingezet om kleinschalige initiatieven te ondersteunen.

4.1 De provincie levert een bijdrage door participatie in het Bestuurlijk Platform Groene Hart.

5.1 In 2024 wordt uitvoering gegeven aan de nieuwe MRA Agenda 2024-2028. Dit doet de provincie door het participeren in de projectorganisatie van de MRA.

6.1 Beide parken in de provincie zijn aangesloten op het rijksprogramma Nationale Parken Nieuwe Stijl. Hiermee is subsidie beschikbaar gekomen voor diverse projecten. De provincie levert cofinanciering door ambtelijke inzet en betrekt de nationale parken in het uitwerken van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied.

7.1 De provincie participeert in het Waddenfonds en cofinanciert door middel van subsidies aan innovatieve en kansrijke projecten die bijdragen aan de doelen van het fonds.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	25.261	23.995	24.354	17.806	14.009	4.464
	Totaal baten	-350	-4.000	-5.700	-300	0	0
	Saldo van baten en lasten	24.911	19.995	18.654	17.506	14.009	4.464
	Stortingen						
5.3	Reserve Landschap	3.500	4.000	4.000	0	0	0
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	5.000	2.000	854	1.000	1.000	1.000
5.3	Reserve Subsidies Cofinanciering Waddenzee	6.762	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
5.3	Reserve Landschap	-1.790	-5.455	0	0	0	0
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-8.166	-3.029	-3.182	-1.683	-1.500	-1.500
5.3	Reserve Subsidies Cofinanciering Waddenzee	0	0	-2.951	-3.305	0	0
	Resultaat	**30.217**	**17.511**	**17.375**	**13.518**	**13.509**	**3.964**

Financiële ontwikkelingen

- Tussen de begrote lasten van 2024 en 2025 zit een verschil van € 6,5 miljoen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitgaven voor SPUK (specifieke uitkering) L10 'Impulsgelden bodemdaling' waarvoor in 2024 een bedrag van € 5,4 miljoen. geraamd staat. De begrote baten zijn in 2025 ook € 5,4 miljoen lager dan in 2024.
- De daling van de begrote lasten tussen 2025 en 2026 wordt mede veroorzaakt door de uitgaven aan de subsidie Cofinanciering Waddenzee. Deze vinden plaats in 2024 (€ 3,0 miljoen) en 2025 (€ 3,3 miljoen) en niet in 2026. De onttrekkingen aan de reserve Subsidies cofinanciering Waddenzee worden in hetzelfde ritme begroot.
- De begrote lasten in 2027 zijn lager dan 2026 omdat 2026 het laatste jaar is van de Decentralisatie Uitkering Waddengebied (€ 9,6 miljoen).

5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water

Provinciale rol

De provincie zorgt er – samen met de waterpartners – voor dat het watersysteem duurzaam kan worden gebruikt voor onder andere (drink)waterbereiding, landbouw, natuur en recreatie. De provincie heeft daarbij kaderstellende en uitvoerende taken.

De provincie is specifiek bevoegd gezag voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekking voor drinkwatervoorziening, grote industrieën en bodemenergie.

Wat willen we bereiken?

1. Het bevorderen van schoon en voldoende grondwater. Het beleid en de maatregelen hiervoor zijn vastgelegd in deelprogramma Grondwater van het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027. De ondergrond moet duurzaam worden gebruikt, onder andere voor drinkwater- en energievoorziening. Daarnaast moet het grondwaterbeheer worden afgestemd op de bestemming van gebieden. Uitputting en verontreiniging van grondwatervoorraden, en verdroging en verzilting van gebieden moet worden voorkomen. Met het deelprogramma Grondwater wordt invulling gegeven aan Europese verplichtingen die zijn vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Grondwaterrichtlijn.
2. Het bevorderen van schoon en voldoende oppervlaktewater. Het beleid en de maatregelen hiervoor zijn vastgelegd in het deelprogramma Oppervlaktewater van het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027. Met dit deelprogramma wordt invulling gegeven aan Europese verplichtingen die zijn vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water (KRW). Het deelprogramma vormt samen met de waterbeheerprogramma's van de waterschappen een samenhangend geheel voor het borgen en verbeteren van de waterkwaliteit.
3. Een waterrijke provincie als Noord-Holland biedt veel mogelijkheden voor recreatie op en aan het water. Deze mogelijkheden wil de provincie benutten. Het beleid voor waterrecreatie is vastgelegd in de visie op de waterrecreatie Noord-Holland 2030: 'Water, bron van recreatie'.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie zorgt via vergunningverlening, toezicht en handhaving dat de ondergrond duurzaam wordt gebruikt.

1.2 De provincie ondersteunt drinkwaterbedrijven vanuit de provinciale (ruimtelijke) rol bij het ontwikkelen en beschermen van nieuwe wingebieden en het kunnen toepassen van technologieën zoals ondergrondse opslag van drinkwater en winning van brak water.

1.3 De provincie monitort de toestand van het grondwater met behulp van een provinciaal grondwatermeetnet.

2.1 De provincie stelt de ecologische doelen voor het regionale oppervlaktewater vast in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Ook draagt zij via maatregelen en toezicht bij aan het verkrijgen en behouden van een goede kwalitatieve toestand van het oppervlaktewater. De maatregelen uit het deelprogramma Oppervlaktewater worden uitgevoerd.

2.2 De provincie wijst officiële zwemlocaties aan, beoordeelt de veiligheid en informeert het publiek. Daarnaast stimuleert de provincie het ontwikkelen van nieuwe zwemlocaties en het verbeteren van de waterkwaliteit met een subsidieregeling.

2.3 De provincie draagt bij aan voldoende zoet water voor industrie, landbouw, recreatie en consumptie. Dit doet zij via een samenhangend pakket aan afspraken en maatregelen om het regen en oppervlaktewater effectief te benutten, de bodem als 'spons' te gebruiken, gebruik van (schaars) zoet water te reguleren en af te stemmen, en gebruikers bewust te maken van spaarzaam watergebruik. Tegelijkertijd zorgt de provincie en haar partners ervoor dat het watersysteem en de bodem effectief overvloedige regenval kan absorberen respectievelijk afvoeren.

3.1 In 2024 werkt de provincie aan onder andere het realiseren van aquapunctuurpunten, het faciliteren van de kleine pleziervaart, het stimuleren van duurzaamheid en innovatie (.o.a.

pilot Loodvrij vissen), toegankelijkheid voor mensen met een beperking en de aanpak van de waterplantenproblematiek in het zuidelijk IJsselmeergebied.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	4.945	6.347	4.450	4.907	4.573	4.324
	Totaal baten	-1.781	-1.404	-1.125	-1.125	-1.125	-1.125
	Saldo van baten en lasten	3.163	4.943	3.325	3.782	3.448	3.199
	Stortingen						
5.4	Reserve Waterrecreatie	1.562	1.562	1.562	2.000	2.000	2.000
	Onttrekkingen						
5.4	Reserve Waterrecreatie	-1.497	-3.775	-2.053	-2.513	-2.188	-1.933
	Resultaat	**3.229**	**2.730**	**2.834**	**3.269**	**3.260**	**3.266**

Financiële ontwikkelingen

- De begrote bedragen op dit beleidsdoel volgen de planning en de ramingen van het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie. De lasten tonen daarom een wisselend patroon door de jaren heen, maar worden gedekt door een onttrekking uit de reserve Waterrecreatie.

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water zijn in de Brede Basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Oppervlaktewater (link)
- Grondwater (link)
- Zwemwater (link)

5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied

Provinciale rol

De provincie heeft de rol van ‘gebiedsregisseur’ en geeft de transitie naar een toekomstbestendig landelijk gebied vorm.

Wat willen we bereiken?

- In het landelijk gebied komen veel verschillende opgaven samen: natuur en stikstof, water en bodem, klimaat en bodemdaling, landbouw, landschap, erfgoed en recreatie. Dit vraagt om een brede blik en een integrale aanpak. Dat doet de provincie met het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) ‘Buitengewoon Noord-Holland’. Het PPLG is de Noord-Hollandse invulling van het Nationaal Programma Provinciaal Gebied (NPLG).

- In het PPLG zijn de opgaven van het Rijk en provincies voor het landelijk gebied verder uitgewerkt in opdrachten voor 5 programmagebieden, waarin de provincie de puzzel gaat leggen. Dat doet zij niet alleen. In lijn met haar lange traditie van samenwerking gaat de provincie in 2024 samen met haar inwoners, maatschappelijke partners en medeoverheden de uitdaging aan om de transitie van het landelijk gebied nader vorm te geven. Hierin staan klimaatbestendigheid, de draagkracht van het water- en bodemsysteem, biodiversiteit en de sociaaleconomische vitaliteit van het landelijk gebied centraal en worden deze verbeterd en toekomstbestendig gemaakt.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De definitieve versie van het PPLG, met daarin de opdrachten voor 5 programmagebieden, wordt naar verwachting in de eerste helft van 2024 ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd en uiterlijk 1 juli 2024 aangeboden aan het Rijk. NPLG en PPLG hebben een looptijd tot en met 2035. Daarom wordt het PPLG na vaststelling jaarlijks geactualiseerd.

1.2 Het PPLG wordt uitgevoerd via 5 gebiedsprogramma's: 1. Wadden, Kop van Noord-Holland en West-Friesland, 2. Noord-Kennemerland, 3. Laag Holland, 4. Zuid-Kennemerland en Amstel-Meerlanden, en 5. Gooi en Vechtstreek. In 2024 wordt voor elk van deze gebieden het uitvoeringsprogramma vastgesteld.

1.3 Vooruitlopend op de vaststelling van het definitieve PPLG heeft het Rijk de provincies in 2023 gevraagd alvast concrete aanvragen te doen voor specifieke maatregelen waarmee op korte termijn kan worden gestart. De provincie Noord-Holland heeft in dit kader middelen aangevraagd voor maatregelen op het vlak van klimaat, emissiereductie van stikstof, natuurrealisatie, omschakeling agrarische bedrijven, groenblauwe dooradering, natuurherstelmaatregelen, duurzaam water- en bodemgebruik én procesgeld voor gebiedsprocessen. De provincie verwacht in 2024 samen met haar partners te kunnen starten met de uitvoering van de eerste fase van deze maatregelen.

1.4 Naast de doelenbanken stikstof voor woningbouw en bijbehorende mobiliteit en voor de verduurzaming van de industrie als onderdeel van het Aerius-register, richt de provincie doelenbank in voor de legalisering van interimmers, PAS-melders en vrijgestelde bedrijven.

1.5 De provincie registreert de teruggave van stikstofruimte aan de natuur, zodat zij de effecten van de aanpak kunnen meten en inzichtelijk maken.

1.6 Verleasen (bedrijven, die een deel van hun stikstofruimte tijdelijk inperken en beschikbaar stellen aan anderen om provinciale doelstellingen te realiseren), gaat de provincie mogelijk maken om woningbouw, de versterking van de (net)infrastructuur en de verduurzaming van bedrijven te faciliteren.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Totaal lasten	0	0	2.000	4.000	6.000	8.000
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	0	0	2.000	4.000	6.000	8.000
Stortingen	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**2.000**	**4.000**	**6.000**	**8.000**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord zijn middelen beschikbaar gesteld voor extra capaciteit voor het PPLG. Het gaat om € 2 miljoen voor 2024. Dit loopt met € 2 miljoen per jaar op naar € 12 miljoen structureel vanaf 2029.
- Er is nog veel onduidelijk over de financiën rond NPLG en PPLG. Het is onzeker of -en zo ja, hoe- de middelen uit het Transitiefonds vanaf 2025 in de provinciale begroting kunnen worden verwerkt. In 2024 verwacht de provincie wel uitsluitsel te krijgen over 'versnellingsgelden', die zij medio 2023 heeft aangevraagd bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).

5.6 Versterken kansrijke landbouw

De provincie ondersteunt de transitie in de landbouw en biedt ruimte aan een sterke en kansrijke sector. De provinciale rol bestaat uit:

- Mogelijk maken (subsidie)
- Ruimte geven en voorwaarden stellen (onder meer door ruimtelijke kaders)
- Opdracht geven (financieel)
- Inspireren en aanjagen (door middel van communicatie en netwerken)
- Afstemmen met het IPO, Rijk en Europa (door overleggen en afspraken maken)

Wat willen we bereiken?

1. Transitie naar een kringlooplandbouw in 2040, waarbij de provincie zich conformeert aan de landelijke definitie van kringlooplandbouw.
2. Agrarisch ondernemers een economisch gezond en toekomstbestendig bedrijfsperspectief bieden, met extra oog voor de jonge (toekomstige) agrarische ondernemers.
3. Verbinding tussen stad en het landelijk gebied.
4. Het verduurzamen van de landbouw door het inzetten van de Europese landbouwfondsen die beschikbaar komen voor het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB).
5. Het ondersteunen van de transitie van de beroepsvisserij en aan de visserij verbonden ketenbedrijven en cultuur. Dit doet de provincie door subsidiëren van projecten, het Waddenfonds en inzet naar het Rijk en Europa. De gezamenlijke belangen met de

visserijgemeenten zijn uiteengezet in de Almanak voor de strategische positionering van het Bestuurlijk Platform Visserij (2022).

6. Het helpen van de bloembollensector met verduurzamen.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie biedt ruimte aan de 7 transitiepaden: biologische landbouw, multifunctionele landbouw, extensieve landbouw, stoppen, hightech open landbouw, hightech gesloten landbouw, natuurbeheer en natuurontwikkeling (zie paragraaf 6.2 van het PPLG). De productie op en de consumptie van eigen bodem van meer plantaardige eiwitten ziet de provincie daarom als een positieve ontwikkeling en deze blijft zij stimuleren. Daarnaast vindt de provincie het belangrijk om korte ketens te stimuleren, onder andere bij haar eigen bedrijfsvoering. De Voedselvisie 2020-2030 omvat de transitiepaden duurzame landbouw, biologische landbouw, maatschappelijke onderneming, en natuur- en landschapsbeheer.

1.2 De provincie blijft zich inzetten voor ketensamenwerking en netwerkvorming (waaronder de uitvoeringsagenda Voedsel Verbindt 2024-2027), het stimuleren van kennisdeling, data(deling) en innovatie. Ook zet zij in op gebiedsprojecten, ketenbrede eiwitprojecten en logistieke projecten.

2.1 De provincie zoekt onder meer de samenwerking op om het landbouwportaal te benutten voor bijvoorbeeld coaching, investeringen in zoetwateropslag en kringlooplandbouw. Maar ook de samenwerking met de Greenports in de provincie. Hierin participeren de provincie, gemeenten, ondernemers, onderwijs- en kennisinstellingen. Daarmee worden strategische projecten aangejaagd en uitgevoerd, zoals het fieldlab waterstof, het project zoetwaterboeren, en duurzame en circulaire glastuinbouw.

3.1 Het platform Boer & Business in Balans biedt een podium aan betekenisvolle initiatieven en draagt bij aan de verbinding van stad en platteland.

3.2 Jaarlijkse bijeenkomst met eigen streekproducten tussen Statenleden en (jonge) agrariërs.

4.1 De provincie zorgt voor de uitvoering van het NSP 2023-2027 en de afronding POP3 (2015-2025). Met het openstellen van subsidieregelingen ondersteunt zij projecten en investeringen. Het gaat om regelingen die bijdragen aan onder meer innovatie, verduurzaming en concurrentiekracht in de landbouw, jonge boeren, LEADER (versterken landelijk gebied), klimaat, biodiversiteit en het verduurzamen van het watersysteem. Dit voert de provincie samen met het Rijk en de waterschappen uit.

5.1 De provincie neemt deel aan het Bestuurlijk Platform Visserij en draagt bij aan de activiteiten. In 2023 stelt zij samen met de visserijgemeenten een ontwikkelplan op voor de visserijgemeenschappen en dient die in bij het Rijk voor beoogde uitvoering tot 2027.

6.1 Met de sector zet de provincie een langjarig programma op voor verduurzaming van de bollenteelt en steunt zij het fieldlab Bol.

6.2 De provincie gaat een zorgvuldig proces aan met de ondernemers en de bewoners in de binnenduinrand om de drinkwatervoorziening zeker te stellen en het behalen van doelen voor het klimaat en Natura2000. Daarbij wordt onderzocht waar 300 hectare NNN aangelegd kan worden, waarbij vastgehouden wordt aan het saldo-0-principe.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Versterken kansrijke landbouw	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	7.445	6.486	5.513	4.686	3.706	4.270
	Totaal baten	-349	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	7.096	6.486	5.513	4.686	3.706	4.270
	Stortingen						
5.6	Reserve Duurzame Landbouw	0	0	0	0	0	0
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.785	500	1.200	1.400	1.700	2.200
	Onttrekkingen						
5.6	Reserve Duurzame Landbouw	-1.785	0	0	0	0	0
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	-4.189	-2.482	-2.505	-2.479	-1.700	-2.200
	Resultaat	**2.907**	**4.504**	**4.208**	**3.607**	**3.706**	**4.270**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is vanaf 2024 structureel € 1 miljoen per jaar beschikbaar gesteld voor kansrijke landbouw, onder meer voor duurzame bollenteelt en visserij. Een groot deel van deze middelen waren voorheen incidenteel.
- Na 2022 is de reserve Duurzame Landbouw leeg. Wegens diverse uitgestelde regelingen in 2022 is voor 2023 nog € 800.000 aan lasten begroot. Hierdoor waren de begrote lasten in 2023 hoger dan in 2024.
- In 2024 wordt er € 500.000 minder uitgegeven aan 'voedselvisie' en € 450.000 minder aan IJsselmeer visserij. Dit zorgt ervoor dat de totale lasten uitkomen op € 5,4 miljoen in 2024, een daling van circa 1 miljoen ten opzichte van 2023.

Koppeling met brede basismonitor

Zie voor de grafieken vanuit de brede basismonitor voor dit programma de bijlage van de begroting.

Verbonden partijen

Voor het realiseren van bovenstaande beleidsdoelen neemt de provincie deel in de volgende verbonden partijen:

Programma	Verbonden partij	Doel
5	Recreatieschap Spaarnwoude	Beheer recreatiegebied.
5	Recreatieschap Groengebied Amstelland	Beheer recreatiegebied.
5	Recreatieschap Twiske-Waterland	Beheer recreatiegebied.
5	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer	Beheer recreatiegebied.
5	Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.	Beheer recreatiegebied.
5	Openbaar lichaam Waddenfonds	Beheren en besteden Waddenfonds
5	Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)	Beheer en onderhoud recreatiegebieden

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

Doelen

6. Economie, leefbaarheid en cultuur
6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie
6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed
6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen

Maatschappelijk doel

Goede voorzieningen en voldoende passende banen zijn belangrijke voorwaarden voor de leefbaarheid van de provincie. Daarom zet de provincie zich in voor een krachtige, duurzame en toekomstbestendige economie en voor goede voorzieningen. Daarmee bevordert de provincie de brede welvaart.

De provincie versterkt het vestigingsklimaat, maakt ruimte voor toekomstbestendige bedrijvigheid en ondersteunt de transitie naar een duurzame en circulaire economie. Dat geldt voor nieuwe en bestaande bedrijven. Dat doet de provincie door verduurzaming van bestaande werklocaties en dat het bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit. Om innovatie te stimuleren en de verduurzaming van de economie te versnellen steunt de provincie het midden- en kleinbedrijf met investeringsfondsen en advies- en versnellingsprogramma's specifiek gericht op innovatie en de transitie naar circulair. Het arbeidsmarkt- en onderwijsbeleid richt zich op sectoren die bijdragen aan de transities.

In het culturele domein ziet de provincie de grote waarde van haar veelzijdige zichtbare en onzichtbare cultuurhistorie. De provincie maakt duurzaam behoud van haar erfgoed mogelijk zodat ook toekomstige generaties er gebruik van kunnen maken.

Voor vitale dorpen en steden zijn goede voorzieningen, zoals scholen, sportaccommodaties, dorpshuizen en toegang tot cultuur van cruciaal belang. De provincie zoekt naar mogelijkheden om de ontwikkeling van regionaal sport- en cultuurtalent te stimuleren door een brug te slaan naar en ruimte te geven aan de topsport en topcultuur.

Budgettabel 2024 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	21.100	100	21.000	6.417	6.102	20.685
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	9.767	0	9.767	5.219	4.079	8.627
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	7.474	0	7.474	0	0	7.474
	Totaal	**38.341**	**100**	**38.241**	**11.636**	**10.181**	**36.786**

6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie

Provinciale rol

In het Strategisch Beleidskader Economie kiest de provincie ervoor om zoveel mogelijk uit te gaan van haar verbindende rol als middenbestuur. Van daaruit werkt zij naar de rol van regelaar door het creëren van optimale condities waarbinnen een duurzame en circulaire economie ontwikkelt.

Vanuit de ruimtelijke taken draagt de provincie zorg voor een optimaal ruimtegebruik en een fijne leefomgeving. Verder denkt de provincie mee over vraagstukken die bedrijven en werknemers raken. De provincie heeft een stimulerende rol richting het mkb om innovatie en verduurzaming te bevorderen.

Wat willen we bereiken?

1. Een toekomstbestendige, duurzame en circulaire economie. De provincie wil koploper zijn in de omschakeling naar circulariteit.
2. Meest mkb-vriendelijke provincie van Nederland.
3. Verbeteren van de aansluiting van het onderwijs op de (regionale) arbeidsmarkt.
4. Toekomstbestendige havens met behoud van de bestaande ruimte voor bedrijven en industrie in de zware milieucategorieën. Hierdoor blijft er tevens voldoende ruimte voor de energietransitie en de omschakeling naar een circulaire economie.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Om het (internationale) vestigingsklimaat te bevorderen stelt de provincie via de Omgevingsverordening en Omgevingsregeling eisen aan de regionale planning en programmering van bedrijventerreinen. Dit moet bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de economie.

1.2 De provincie zet in op het stimuleren van het verduurzamen en toekomstbestendig maken van werklocaties met ruimte voor circulaire economie. Zij zet daarvoor subsidieregelingen in. Bij nieuwe bedrijventerreinen onderzoekt de provincie we wat nodig is om deze natuurinclusief en klimaatbestendig te ontwikkelen.

1.3 De provincie start een verkenning naar een verdozingsstrategie voor onder andere logistieke bedrijfshallen in lijn met de datacenterstrategie.

1.4 Op basis van het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer naar het circulaire-economiebeleid en de eigen tussentijdse beleidsevaluatie beoordeelt de provincie of en hoe de koers uit de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 (Actieagenda) moet worden aangepast. In samenwerking met het (internationale) bedrijfsleven, kennisinstellingen en inwoners stimuleert de provincie circulair ondernemen en het circulair maken van grondstofketens.

1.5 De provincie kiest zelf zoveel mogelijk voor circulaire inkoop en aanbestedingen.

1.6 De provincie zet het beleid van de afgelopen jaren op het gebied van klimaatneutraal en circulair bouwen voort. Zij zal het circulair en biobased bouwen actief stimuleren door aan te sluiten op marktontwikkelingen.

2.1 De provincie onderzoekt op welke wijze zij invulling kan geven aan het vereenvoudigen en versnellen van procedures.

2.2 Duurzame innovatie worden ondersteund via investeringsfondsen (zoals Regionale Ontwikkelingsmaatschappij ROM InWest en het Innovatiefonds Noord-Holland (INH)), subsidieregelingen (zoals de Mkb Innovatiestimulering Topsectoren) en verschillende programma's ter ondersteuning van het mkb.

3.1 De provincie doet voor een betere aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt mee bij al lopende regionale initiatieven en versterkt deze waar nodig of gewenst. Met het Manifest werken en Ontwikkelen 2030NH faciliteert zij afstemming en integraliteit tussen die regionale initiatieven. De provincie besteedt daarbij extra aandacht aan de omscholing van werknemers en mensen die nu niet werken naar sectoren die bijdragen aan de transities.

3.2 Het netwerk van regionale techniek- en technologiecampussen wil de provincie versterken om de grote opgaven zoals de energietransitie en woningbouw beter aan te pakken. Zij zet hiervoor de regeling duurzame campusvorming door.

4.1 Het Rijk en de regio stellen gezamenlijk een Ontwikkelperspectief en een Uitvoeringsagenda op voor het Noordzeekanaalgebied. Hierin worden de thema's gezonde leefomgeving, haveneconomie, circulaire economie, energietransitie, landschap & ecologie, woningbouw en water tegen elkaar afgewogen en ruimtelijk ingepast. Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt eind 2023 opgeleverd en vervangt de regionale Visie NZKG 2040.

4.2 De provincie Noord-Holland, de gemeente Velsen, het Rijk en de havenbedrijven in het Noordzeekanaalgebied zetten in op de realisatie van de Energiehaven ter plaatse van het baggerdepot in de huidige Averijhaven. In 2024 wordt de ontwikkelvisie vertaald naar een uitvoeringsprogramma.

4.3 Op basis van het bestuursakkoord start het programma voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster in Den Helder in 2024. Dit programma is gericht op het versterken van de regionale economie en de kansen die er zijn door de energietransitie.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	27.208	25.750	21.100	20.957	16.641	16.707
	Totaal baten	-4.691	-40	-100	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	22.517	25.710	21.000	20.957	16.641	16.707
	Stortingen						
6.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	2.500	2.500	0	0	0	0
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	5.672	5.672	4.922	4.922	4.900	4.900
6.1	Reserve investeringsimpuls duurzame zeehavens	0	0	0	0	0	0
6.1	Reserve Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen	0	0	0	0	0	0
6.1	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	1.599	11.062	0	0	0	0
6.1	Reserve Circulaire Economie	350	350	1.180	1.255	0	0
	Onttrekkingen						
6.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	-1.479	-3.599	0	0	0	0

6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	-5.077	-8.921	-5.237	-4.922	0	0
6.1	Reserve investeringsimpuls duurzame zeehavens	0	0	0	0	0	0
6.1	Reserve Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen	-140	0	0	0	0	0
6.1	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	-1.568	-125	0	0	0	0
6.1	Reserve Circulaire Economie	-584	-890	-1.180	-1.255	0	0
	Resultaat	**23.790**	**31.759**	**20.685**	**20.957**	**21.541**	**21.607**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is voor circulaire economie extra budget beschikbaar gesteld. In 2024 en 2025 gaat het om € 250.000,-, vanaf 2026 is een structureel budget van € 1,5 miljoen beschikbaar. Bij de Kaderbrief 2022 was al budget beschikbaar gesteld voor 'circulaire economie'. Met de onttrekkingen aan de reserve Circulaire economie wordt dit budget in 2024 (€ 1,2 miljoen) en 2025 (€ 1,3 miljoen) toegevoegd aan de begroting.

- Ook is in het coalitieakkoord structureel budget van € 2,5 miljoen vrijgemaakt voor de voorzetting van de HIRB+ regeling vanaf 2024. Dit geld was in 2023 nog gedekt uit de reserve Herstructurering bedrijventerreinen.

- Voor de MKB-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT) regelingen is in het Coalitieakkoord vanaf 2026 een structureel budget van € 4,9 miljoen opgenomen. Dit geld is voor cofinanciering van rijksgelden. In 2024 en 2025 heeft de reserve MKB innovatie-instrumenten gelden opgenomen voor de MIT regelingen: € 5,2 miljoen resp. € 4,9 miljoen.

- Vanaf 2024 is uit het coalitieakkoord structureel extra budget van € 750.000,- beschikbaar voor de innovatiefondsen GO-NH! en PIM.

- Voor onderwijs en de arbeidsmarkt is in het Coalitieakkoord een structureel budget van € 900.000,- vanaf 2024 opgenomen.

- Tot slot is er in het coalitieakkoord € 200.000,- structureel vrijgemaakt voor Toerisme vanaf 2026. · In de reserve Herstructurering Bedrijventerreinen zijn geen stortingen na 2023. In 2023 is een bedrag van € 11 miljoen overgeheveld van de reserve Uitvoeren Mobiliteit naar de reserve Ontwikkeling Havencomplexen. Hiermee wordt een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet gerealiseerd. Dit leidt tot een eenmalige storting van € 11 miljoen in 2023. De tegenboeking van de overheveling wordt in programma 4 verantwoord.

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie zijn in de Brede Basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Bruto regionaal product (link)
- Circulaire economie (link)
- Innovatiekracht (link)

- Werkgelegenheid (link)
- Arbeidsparticipatie (link)
- Werkloosheid (link)
- Spanning op de arbeidsmarkt (link)
- Voortijdige schoolverlaters (link)
- Noordzeekanaalgebied (link)
- Bedrijventerrein (link)
- Kantoren (link)
- Detailhandel (link).

6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed

Provinciale rol

De provincie heeft een stimulerende en autonome rol als het gaat om het behoud door ontwikkeling van het cultuurlandschap en het hierin gelegen erfgoed. De provincie stimuleert en ondersteunt restauratie, herbestemming en verduurzaming van monumenten. Daarnaast treedt de provincie waar mogelijk op als verbinder van erfgoed met gebiedsopgaven.

We hebben een wettelijke taak om een toegankelijke archeologisch depot te beheren. In archeologiemuseum Huis van Hilde worden de provinciale archeologische collecties beheerd. Naast de vaste tentoonstelling zijn er tijdelijke tentoonstellingen en educatieprogramma's over archeologie voor bezoekers en leerlingen van het primair en voortgezet onderwijs.

Wat willen we bereiken?

1. Cultuurhistorische waarden van het landschap versterken.
2. Behoud en publiek toegankelijk maken van archeologisch erfgoed.
3. Behoud, herbestemming en verduurzaming van monumenten. Voor rijksmonumenten streeft de provincie naar een restauratievolume van 15,5% voor 2024.
4. UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies behouden en herbestemmen en de toegang voor het publiek verbeteren.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 We geven het Steunpunt Monumenten en Archeologie subsidie om gemeenten, monumenteneigenaren en andere partijen te ondersteunen op gebied van herbestemming en verduurzaming van erfgoed.

1.2 De provincie versterkt de cultuurhistorische waarden van het landschap door het uitdragen van de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018, het organiseren van bijeenkomsten, en met handleidingen en adviezen. De ruimtelijke kwaliteit is gewaarborgd in de Omgevingsverordening.

2.1 Archeologische waarden zijn een belangrijk onderdeel van het waardevolle cultuurlandschap van de provincie Noord-Holland. In 10 geselecteerde gebieden met een bovengemeentelijk archeologisch belang probeert de provincie via 'informatie en inspiratie' gemeenten,

gebruikers en beheerders van vindplaatsen aan te zetten tot zorgvuldige omgang met deze waarden.

2.2 De provincie is eigenaar van de collectie archeologische vondsten in het archeologisch depot. In het Huis van Hilde (depot en museum) maakt de provincie dit erfgoed zichtbaar en toegankelijk voor een breed publiek. De komende jaren continueert de provincie deze inzet.

3.1 Met subsidies draagt de provincie bij aan onderhoud, restauratie, verduurzaming en herbestemming van provinciale en rijksmonumenten. Naast de eigen provinciale monumenten draagt de provincie ook met cofinanciering bij aan de restauratie en herbestemming van rijksmonumenten in de provincie.

3.2 In 2024 zijn in samenspraak met de gemeenten richtlijnen voor behoud door ontwikkeling aan de Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen toegevoegd. Gemeenten moeten die richtlijnen betrekken bij hun beleidsvorming.

3.3 Voor gemeenten wordt in 2024 een handelingsperspectief opgesteld voor de omgang van klimaatrisico's voor erfgoed.

4.1 Als mede-siteholder voor het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies coördineert de provincie het behoud en de ontwikkeling van dit werelderfgoed. De provincie is geen eigenaar van dit werelderfgoed. In 2024 gaat de provincie onder andere aan de slag met:

- Verdere uitvoering maatregelen voor het herstel liniedijken Stelling van Amsterdam.
- Restauratie en herbestemming van diverse onderdelen van de Hollandse Waterlinies.
- Stimulering van verduurzaming forten.
- Onderzoek naar het onder water zetten van polders ten behoeve van natuur.
- Het versterken van de beleving van watermanagementsysteem en strategisch landschap.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

	Behouden kwaliteit van erfgoed	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	Totaal lasten	12.464	13.671	9.767	4.562	4.578	4.577
	Totaal baten	-116	-105	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	12.348	13.566	9.767	4.562	4.578	4.577
	Stortingen						
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	5.051	5.532	4.079	4.126	4.174	4.226
6.2	Reserve Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	0	3.265	0	0	0	0
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	1.350	1.355	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	-5.292	-6.378	-4.119	0	0	0
6.2	Reserve Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	0	0	0	0	0	0
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	-287	-5.755	-1.100	0	0	0
	Resultaat	**13.170**	**11.585**	**8.627**	**8.688**	**8.752**	**8.803**

Financiële ontwikkelingen

- De begrote lasten in 2024 nemen met € 4 miljoen af. De oorzaak hiervoor is dat er geen stortingen en minder onttrekkingen plaatsvinden in de reserves. Dit geldt tevens voor de begrote lasten in 2025. In de onderliggende reserves van dit beleidsdoel moeten de bestedingsplannen nog worden verwerkt.

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed is in de Brede Basismonitor de volgende indicator opgenomen:

- Provinciale rijksmonumenten (link)

6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen

Provinciale rol

De provincie heeft een wettelijke taak om via de provinciale ondersteuningsinstelling het bibliotheeknetwerk in Noord-Holland te ondersteunen op het gebied collectieuitwisseling, innovatie en kennisontwikkeling. Op het gebied van cultuur stimuleert de provincie de regionale samenwerking van gemeenten. Waar nodig wil zij een ondersteunende rol bieden op het gebied van andere voorzieningen, zoals sport en dorpshuizen.

Wat willen we bereiken?

1. Verkenning opstellen voor regionale voorzieningenakkoorden. Hierbij gaat het met name om het adresseren van knelpunten, kennisontwikkeling en het versterken van de netwerken.
2. Verkennen van de mogelijkheden om de ontwikkeling van regionaal sport en cultuurtalent te stimuleren. Dit doet de provincie door een brug te slaan naar en ruimte te geven aan de topsport en topcultuur.
3. Ondersteunen van bibliotheken in hun ontwikkeling naar een bredere maatschappelijke en educatieve functie.
4. Een goed toegankelijk aanbod van sport en cultuur door regionale samenwerking.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie gaat met gemeenten en andere partners (zoals Dorpswerk, Probiblio, Sportservice) in gesprek om te verkennen hoe zij in het verlengde van de woonakkoorden ook afspraken over voorzieningen kan maken. Bijvoorbeeld in de vorm van regionale voorzieningenakkoorden. Dit doet zij ook om de regionale samenwerking te stimuleren.

1.2 De provincie blijft zich inzetten om sport en culturele voorzieningen en dorpshuizen te verduurzamen. Zij maakt daarbij gebruik van het ontzorgingsprogramma maatschappelijk vastgoed.

2.1 De provincie richt zich in eerste instantie op voorzieningen als dorpshuizen, cultuur, bibliotheken en sport. Ook richt zij zich op de mogelijkheid om de ontwikkeling van regionaal sport en cultuurtalent te stimuleren door een brug te slaan naar en ruimte te geven aan de topsport en topcultuur in de provincie.

3.1 De provincie geeft Probiblio subsidie om de Noord-Hollandse bibliotheken te ondersteunen en bij te staan op het gebied collectieuitwisseling, innovatie en kennisontwikkeling.

4.1 Het programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024 wordt voorgezet. Met dit programma zet de provincie in op cofinanciering met het Rijk en op kwalitatief goede cultuureducatie op zoveel mogelijk Noord-Hollandse scholen.

4.2 De provincie draagt bij aan het MRA-programma Kunst, cultuur en erfgoed en het Cultuurprofiel Noord-Holland Noord. Dat doet zij om de samenwerking binnen de regio's te bevorderen

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000)

Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Totaal lasten	7.984	6.470	7.474	7.472	7.470	7.471
Totaal baten	-79	0	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	7.905	6.470	7.474	7.472	7.470	7.471
Stortingen	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**7.905**	**6.470**	**7.474**	**7.472**	**7.470**	**7.471**

Financiële ontwikkelingen

- Vanuit het coalitieakkoord is vanaf 2024 € 1,5 miljoen per jaar structureel beschikbaar voor het samen met gemeenten opstellen van voorzieningenakkoorden, sport en dorpshuizen. In 2023 was hiervoor een budget van € 485.000,-. Het verschil tussen de begrote lasten 2023 en 2024 komt voornamelijk uit deze mutatie.
- Vanuit het coalitieakkoord is vanaf 2025 € 750.000,- structureel budget beschikbaar voor het 'matching programma cultuureducatie met kwaliteit'. Tot 2025 was dit budget incidenteel gedekt, vandaar dat de begrote lasten gelijk blijven.
- Vanuit het coalitieakkoord is vanaf 2027 € 1 miljoen structureel budget beschikbaar voor de 'innovatieagenda bibliotheken'. Tot 2027 was dit budget incidenteel, vandaar dat de begrote lasten gelijk blijven.

Koppeling Brede Basismonitor

Voor beleidsdoel 6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen zijn in de Brede Basismonitor de volgende indicatoren opgenomen:

- Afstand tot basisschool (link)
- Afstand tot bibliotheek (link)
- Afstand tot sportterrein (link)
- Afstand tot openbaar groen (link)

Koppeling met brede basismonitor

Zie voor de grafieken vanuit de brede basismonitor voor dit programma de bijlage van de begroting.

Verbonden partijen

Voor het realiseren van bovenstaande beleidsdoelen neemt de provincie deel in de volgende verbonden partijen:

Programma	Verbonden partij	Doel
6	Stichting Administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie.
6	Stichting Voorbereiding Pallas-reactor	Voorbereiding bouw hoge-flux reactor.
6	Gemeenschappelijke Regeling Siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinies	Behoud en uitdragen van de universele waarde van het UNESCO werelderfgoed van de Hollandse Waterlinies
6	Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden. Marketing en acquisitie.
6	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. in liquidatie (RON)	Ontwikkeling Noordzeekanaalgebied
6	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)	Ontwikkeling Economie
6	PolanenPark B.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
6	PolanenPark C.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
6	Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie
6	Life Sciences Fund Amsterdam B.V.	Ontwikkeling economie
6	Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.	Stimuleren duurzame economie
6	Innovatiefonds Noord-Holland B.V.	Het beschikbaar stellen van financiering aan kleine en middelgrote ondernemingen teneinde (innovatieve) projecten te stimuleren binnen de provincie.
6	InWest Regio B.V. (ROM)	De vennootschap heeft als doel om binnen het werkgebied bij te dragen aan het versterken van de positie en de internationale concurrentiekracht van de regio Noord-Holland en Nederland en aan het realiseren van de transitieopgaven op energie en circulariteit door onder andere het beschikbaar stellen van financiering, adviseren en begeleiden van ondernemingen, stimuleren en faciliteren va innovatie, etc.

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

7 Overzicht algemene middelen en organisatie

Doelen

7. Overzicht Algemene middelen en organisatie
7.1 Algemene dekkingsmiddelen
7.2 Organisatie

7.1 Algemene dekkingsmiddelen

Elk programma heeft in de begroting naast lasten ook baten die direct tot dat programma behoren, zoals specifieke uitkeringen van het Rijk of bijdragen uit reserves. Deze baten zijn meestal niet toereikend om de lasten van het programma te kunnen dekken. Tegenover de nadelige saldi op de programma's staan de algemene dekkingsmiddelen. In onderstaand overzicht (7.1) zijn de algemene dekkingsmiddelen opgenomen. Deze baten dragen bij aan het sluitend maken van de begroting.

De begroting kent naast de 6 programma's en de algemene dekkingsmiddelen nog een aantal andere centrale posten, zoals de overhead, de post onvoorzien en de vennootschapsbelasting. Het opnemen van deze posten in een overzicht is een verplicht onderdeel volgens het Besluit begroting en verantwoording (BBV). Deze onderwerpen zijn onder 7.2 opgenomen.

7.1 Algemene dekkingsmiddelen

De in omvang belangrijkste structurele algemene dekkingsmiddelen van de provincie bestaan uit de inkomsten van het provinciefonds en de provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting. De ontvangen dividenden en het rentebaten worden gerekend tot de structurele algemene dekkingsmiddelen.

7.1.1 Lokale heffingen

De provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting vormen na de uitkering uit het provinciefonds de grootste post binnen de structurele algemene dekkingsmiddelen. Een nadere toelichting op de opcenten op de motorrijtuigenbelasting is te vinden in de paragraaf Lokale heffingen van deze begroting.

7.1.2 Uitkering provinciefonds

De uitkering uit het provinciefonds is bij deze begroting aangepast op basis van de meicirculaire 2023.

7.1.3 Dividend

De dividenden worden prudent geraamd. Een toelichting op de deelnemingen is opgenomen in de paragraaf Verbonden partijen in deze begroting.

7.1.4 Financieringsfunctie

Onder de post financieringsfunctie wordt het renteresultaat van de provincie begroot. Een overzicht van het renteresultaat is opgenomen in de paragraaf Financiering van deze begroting.

7.1.5 Overige algemene dekkingsmiddelen

Onder ‘overige algemene dekkingsmiddelen’ worden middelen verantwoord die niet bij één van de inhoudelijke programma’s horen, maar wel dienen ter algemene dekking. Voorbeelden zijn het verhuren van onroerend goed, de facilitering van de dienstverlening voor het bedrijfsbureau voor de recreatieschappen en de externe detachering van provinciepersoneel. Bij het verhuren van onroerend goed gaat het om de verhuur van delen van het gebouw aan het Houtplein en de verhuur van de parkeergarage onder de Dreef. Voor de begroting wordt geen rekening gehouden met het extern detacheren van provinciepersoneel.

De incidentele middelen die beschikbaar zijn gesteld in het coalitieakkoord, zijn opgenomen in de ‘reserve Coalitieakkoord’. Deze reserve is onder de ‘overige algemene dekkingsmiddelen’ geplaatst. De gelden zullen bij een volgend P&C moment worden toebedeeld aan de juiste beleidsdoelen en bestemmingsreserves.

7.1.6 Grondbeleid

De baten en lasten die voortvloeien uit het provinciale grondbeleid worden hier verantwoord en geraamd. Nadere toelichting is te vinden in de paragraaf Grondbeleid van deze begroting.

7.1.7 Economisch herstel en duurzaamheid

Deze post is voor de afwikkeling van lasten en baten van het programma ‘economisch herstel en duurzaamheid’, zoals dat tot en met 2023 in begroting en jaarrekening als afzonderlijk begrotingsprogramma 7 was verantwoord.

De reserve ‘Economisch herstel en duurzaamheidsfonds’ valt ook onder 7.1.7.

7.1.8 Stelposten

In de begroting zijn twee stelposten opgenomen: één voor een taakstellende verlaging van de kosten en één voor toekomstige prijsstijgingen.

De taakstelling moet bij de Kaderbrief 2025 ingevuld zijn door verlaging van de hiervoor aangemerkte budgetten.

De stelpost voor toekomstige prijsstijgingen heeft betrekking op de reservering voor kostenstijgingen die uit de contractuele verplichtingen van de provincie voortvloeien. De stelpost wordt jaarlijks bij de Kaderbrief berekend. Omdat het een bedrag betreft dat betrekking heeft op meerdere activiteiten van de provincie staat deze stelpost onder hoofdstuk 7 opgenomen. Bij de 2e begrotingswijziging 2024 worden de daarvoor in aanmerking komende budgetten bij ieder programma opgehoogd en de stelpost verlaagd. De ramingen bij de programma’s zijn opgenomen op basis van het prijspeil 2023. Voor de jaren 2024 en verder is in de stelpost toekomstige prijsstijgingen een reservering opgenomen zodat in de komende jaren de budgetten opgehoogd kunnen worden ter compensatie van de verwachte prijsstijgingen.

Onder 7.1.8 is ook de ‘doorschuif BTW’ opgenomen. Het betreft BTW die vanuit de deelnemingen aan de provincie wordt doorberekend en die de provincie kan declareren bij het BTW-compensatiefonds.

Budgettabel (x € 1.000)

	Lasten	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
7.1.1	Lokale heffingen	0	0	0	0	0	0
7.1.2	Uitkering provinciefonds	0	0	0	0	0	0
7.1.3	Dividend	0	0	0	0	0	0
7.1.4	Financieringsfunctie	82	1.027	3.369	5.612	7.943	10.604
7.1.5	Overige algemene dekkingsmiddelen	836	723	720	716	712	708
7.1.6	Grondbeleid	8.899	3.953	3.421	3.420	3.415	3.417
7.1.7	Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen	12.329	18.657	108	108	108	108
7.1.8	Stelposten	-2.436	4.375	17.488	27.326	37.739	48.453
	Baten						
7.1.1	Lokale heffingen	-229.806	-231.500	-269.167	-274.551	-280.042	-285.643
7.1.2	Uitkering provinciefonds	-257.194	-281.581	-306.333	-312.466	-299.537	-299.322
7.1.3	Dividend	-13.795	-10.514	-7.250	-7.475	-7.475	-7.475
7.1.4	Financieringsfunctie	-1.879	-1.844	-1.927	-1.926	-1.919	-1.914
7.1.5	Overige algemene dekkingsmiddelen	-2.207	-2.610	-879	-878	-876	-875
7.1.6	Grondbeleid	-12.373	-9.200	-4.800	-4.800	-4.800	-4.800
7.1.7	Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen	-669	-1.680	0	0	0	0
7.1.8	Stelposten	0	-2.150	-2.150	-2.150	-2.150	-2.150
	Totaal lasten	19.710	28.735	25.106	37.182	49.917	63.290
	Totaal baten	-517.922	-541.079	-592.506	-604.246	-596.799	-602.179
	Saldo van baten en lasten	-498.212	-512.344	-567.400	-567.064	-546.882	-538.889
	Stortingen						
7.1.5	Reserve Coalitieakkoord	0	0	67.868	14.177	0	0
7.1.6	Reserve waardevermindering grond groen	4.541	1.366	6.000	6.000	7.000	12.000
7.1.7	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	0	0	0	0	0	0
7.1.7	Reserve subsidies economisch herstel en duurzaamheid	0	733	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
7.1.5	Reserve Coalitieakkoord	0	0	0	0	0	0
7.1.6	Reserve waardevermindering grond groen	0	0	0	0	0	0
7.1.7	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	-11.776	-28.058	-53.000	0	0	0
7.1.7	Reserve subsidies economisch herstel en duurzaamheid	0	-370	0	0	0	0
	Resultaat	**-505.447**	**-538.673**	**-546.532**	**-546.887**	**-539.882**	**-526.889**

Financiële ontwikkelingen

- In het coalitieakkoord is afgesproken dat het opcententarief voor de motorrijtuigenbelasting verhoogd wordt van 67,9 opcenten naar 77,4 opcenten. Met betrekking tot het wagenpark wordt rekening gehouden met een jaarlijkse groei van 2%. Dit leidt tezamen tot extra opbrengsten van € 37,7 miljoen in 2024, oplopend naar € 54,1 miljoen in 2027 (7.1.1).
- In het coalitieakkoord is voor € 136,1 miljoen aan incidentele middelen beschikbaar gesteld. Nog niet al deze middelen zijn al beschikbaar/gedekt omdat voor ongeveer € 40 miljoen de taakstelling nog moet worden ingevuld. Ook moet uit de uitvoeringsplannen van de diverse ambities uit het Coalitieakkoord nog blijken wanneer de middelen nodig zijn. Daarom worden de beschikbare incidentele middelen eerst in een te vormen reserve 'Coalitieakkoord' gestort. Voor 2024 gaat het om een bedrag van € 72,8 miljoen en in 2025 komt daar een storting van € 14,2 miljoen bij (7.1.5). Een deel van de dekking zal worden gevonden door een onttrekking van € 53 miljoen aan de reserve Economisch herstel en duurzaamheidsfonds (7.1.7).
- De uitkering uit het provinciefonds is geactualiseerd op basis van de meicirculaire 2023. Voor 2026 en verder is een afname van de uitkering te zien (7.1.2).
- De rentelasten zullen de komende jaren toenemen doordat de provincie meer geld uitgeeft dan zij ontvangt en daarom meer zal moeten lenen (7.1.4). De rentelasten worden toegelicht in de paragraaf financiering.
- In 2023 is vanuit de reserve Economisch herstel en duurzaamheidsfonds (7.1.7) € 11 miljoen onttrokken voor een overheveling naar de reserve Energietransitie.
- Onder 7.1.8 is de stelpost voor prijsstijgingen opgenomen. Deze bedraagt € 18,0 miljoen in 2024 en loopt op naar € 52,0 miljoen in 2027. De toelichting staat hierboven.
- Daarnaast is onder 7.1.8 een nog in te vullen taakstelling opgenomen ter dekking van de plannen uit het Coalitieakkoord. De taakstelling bedraagt € 0,5 miljoen in 2024 en € 3,5 miljoen vanaf 2025.
- In 2023 is sprake van eenmalig hogere baten bij de verkoop van gronden (7.1.6) en bij de dividendopbrengsten van Alliander (7.1.3).

7.2 Organisatie

De begroting kent naast de 6 programma's en de algemene dekkingsmiddelen (7.1) nog een aantal andere centrale posten, zoals de overhead, de post onvoorzien en de vennootschapsbelasting. Het opnemen van deze posten in een overzicht is een verplicht onderdeel volgens het BBV. Deze onderwerpen zijn hieronder opgenomen.

7.2.1 Overhead

De overheadkosten zijn alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. De personele kosten van de medewerkers die in het primaire proces werkzaam zijn, worden verantwoord bij de betreffende operationele doelen. De toewijzing van kosten aan overhead volgt de notities en aanwijzingen van de commissie BBV.

7.2.2 Vennootschapsbelasting

Voor bepaalde activiteiten treedt de provincie op als ondernemer voor de vennootschapsbelasting. Als zodanig is de provincie belastingplichtig. Dit geldt met betrekking tot de participatie in PolanenPark C.V. Dit geldt ook voor de reclame-opbrengsten op de bushokjes.

7.2.3 Onvoorzien

Op de post onvoorzien staat geen budget geraamd. De provincie gaat ervan uit dat tegenvallers binnen het betreffende programma opgevangen worden. Daarnaast wordt in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing een overzicht van risico's gegeven die mogelijk gedekt moeten worden uit de weerstandscapaciteit.

De reserve Bedrijfsvoering is een egalisatiereserve om schommelingen in de uitgaven met betrekking tot overhead op te vangen. De reserve wordt gebruikt om grotere incidentele uitgaven uit te dekken. Voor de komende jaren gaat het dan vooral om I-projecten, de aanschaf van laptops, tablets en smartphones en huisvestingsprojecten.

7.2.4 Afrekeningsverschillen

Afrekeningsverschillen hebben betrekking op correcties op voorgaande jaren. Jaarlijks worden in de jaarrekening kosten opgenomen waarvoor op dat moment nog geen facturen zijn binnengekomen. Het kan voorkomen dat de werkelijke facturen/subsidies afwijken van de opgenomen schatting in de voorgaande jaarrekening. Dan leidt dit tot een (afrekenings)verschil dat in het volgende jaar apart zichtbaar wordt gemaakt.

7.2.5 Algemene reserve

De algemene reserve is bedoeld als buffer om risico’s te kunnen opvangen. In de financiële verordening wordt een minimale omvang van 25% van de algemene reserve voorgeschreven. Deze omvang wordt aangehouden om mogelijke risico’s af te dekken. In de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing zijn de risico’s en de weerstandscapaciteit verder toegelicht.

Budgettabel (x € 1.000)

	Lasten	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
7.2.1	Overhead	78.902	89.892	87.872	81.669	81.674	83.764
7.2.2	Vennootschapsbelasting	350	247	3.634	-15	-15	-15
7.2.3	Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
7.2.4	Afrekeningsverschillen	-12.204	-878	0	0	0	0
	Baten						
7.2.1	Overhead	-164	-205	-207	-209	-212	-214
7.2.2	Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0
7.2.3	Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
7.2.4	Afrekeningsverschillen	0	0	0	0	0	0
	Totaal lasten	67.047	89.261	91.506	81.654	81.659	83.749
	Totaal baten	-164	-205	-207	-209	-212	-214
	Saldo van baten en lasten	66.883	89.056	91.299	81.445	81.447	83.535
	Stortingen						
7.2.1	Reserve Bedrijfsvoering	3.440	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420
7.2.1	Reserve Go-gelden	0	0	0	0	0	0

7.2.1	Reserve Huisvesting	0	0	0	0	0	0
7.2.5	Algemene Reserve	5.715	2.200	0	16.580	0	0
	Onttrekkingen						
7.2.1	Reserve Bedrijfsvoering	-3.175	-6.270	-6.650	-1.000	-1.100	-3.100
7.2.1	Reserve Go-gelden	-2.163	-99	0	0	0	0
7.2.1	Reserve Huisvesting	-762	-782	-782	-782	-782	-782
7.2.5	Algemene Reserve	-43.341	-74.988	-2.239	-617	-1.744	-14.836
	Resultaat	**26.597**	**10.537**	**83.048**	**97.046**	**79.241**	**66.237**

Financiële ontwikkelingen

- 7.2.1 Overhead: in 2023 en 2024 is sprake van incidenteel hogere overhead-kosten doordat een aantal huisvestingsprojecten uitgevoerd worden. De kosten worden gedekt door de reserve Bedrijfsvoering. Daarom zijn de onttrekkingen aan de reserve incidenteel hoger geraamd.
- 7.2.2 Vennootschapsbelasting: in 2024 wordt bij PolanenPark C.V. een forse stijging van het resultaat verwacht vanwege hoger geraamde grondopbrengsten. Hierdoor wordt voor 2024 rekening gehouden met hogere vennootschapsbelasting.
- 7.2.5 Algemene reserve: in 2023 is een onttrekking aan de Algemene reserve van € 75 miljoen geraamd. De belangrijkste componenten zijn: een onttrekking van € 23 miljoen ter dekking van de afspraken uit het coalitieakkoord 2020-2023, een overheveling van € 24 miljoen naar de reserve Mobiliteitsbeleid voor de bijdrage aan het doortrekken van de Noord-Zuid-lijn en een onttrekking van € 22,6 miljoen voor het inzetten van het rekeningresultaat 2022 voor 2023.

3 Paragrafen

3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Algemeen

De paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing geeft inzicht in de mate waarin de provincie in staat is om financiële gevolgen van risico's op te vangen. Risico's die reeds gedekt (al dan niet via een voorziening) of verzekerd zijn maken geen onderdeel uit van de hieronder genoemde risico-inventarisatie. De paragraaf begint met een samenvatting van de verschillende kengetallen. Vervolgens wordt kort het inventarisatie- en classificatieproces beschreven en worden de relevante risico's uitgewerkt. Hierop volgt een overzicht van het verloop van de risico's en een indicatie van het risicobedrag (benodigde weerstandscapaciteit) van 1 en 4 jaar. Deze risicobedragen worden tegenover de middelen waarmee financiële gevolgen van risico's kunnen worden opgevangen (beschikbare weerstandscapaciteit) gezet. Dit is om de mate waarin de provincie in staat is de financiële gevolgen van risico's op te vangen (weerstandsvermogen) te achterhalen. De paragraaf sluit af met de uitwerking van de verplichte BBV-kengetallen.

Beleid

Het risicobeleid is vastgelegd in de kadernota Risicomanagement en Weerstandsvermogen 2022-2025 en de financiële verordening. De kadernota bevat beleidsregels en normen over de wijze waarop de weerstandscapaciteit wordt opgebouwd en ingezet. De financiële verordening is bepalend voor de minimale hoogte van de algemene reserve en aan te houden risicoreservering (minimaal 25% van de structurele algemene dekkingsmiddelen) .

Visie

De visie van de provincie op risicomanagement luidt als volgt: "De provincie Noord-Holland streeft naar het systematisch inzichtelijk maken van alle significante risico's en kansen bij het realiseren van haar doelstellingen. Risicomanagement is daarmee onderdeel van het reguliere denken en doen. Het bewust verminderen, spreiden, vermijden, of accepteren van risico's leidt tot het 'in-control-zijn' van de organisatie". De provincie anticipeert actief op risico's en kansen om de doelstellingen te bereiken.

Samenvatting

Risico-inventarisatie (x € 1000) *	Rekening 2021	Begroting 2023	Rekening 2022	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Bruto risicobedrag	€ 43.090	€ 43.843	€ 49.720	€ 49.750	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Hoogte risico's 1 jaar	€ 13.700	€ 14.500	€ 19.289	€ 31.289	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Hoogte risico's 4 jaar	€ 28.800	€ 29.600	€ 34.972	€ 34.900	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Weerstandsvermogen							
Weerstandsvermogen 1 jaar	13,6	8,5	8,6	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Weerstandsvermogen 4 jaar	23,4	21,4	21,6	18,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Kengetallen							
Netto schuldquote	17%	93%	46%	129%	169%	213%	243%
Gecorrigeerde netto schuldquote	-2%	76%	26%	113%	153%	197%	227%
Solvabiliteitsratio	73%	51%	69%	39%	32%	29%	26%
Grondexploitatie	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Structurele exploitatieruimte	7%	3%	8%	0%	5%	2%	1%
Belastingcapaciteit	82%	81%	81%	91%	91%	91%	91%

** Overige niet gekwantificeerde risico's kunnen niet in berekeningen worden meegenomen, maar hebben een significante invloed op het risicobedrag en het daaraan gerelateerde weerstandsvermogen.*

Risico's

Binnen de organisatie worden risico's regelmatig geïnventariseerd. Om risico's af te dekken worden risico's met een bruto effect van € 100.000 of hoger meegenomen in de risico-inventarisatie. Aan elk geïnventariseerd risico wordt vanaf 2022 een risicoscore gegeven (het product van de gevolg- en kansklasse). De gevolg- en kansklassen worden per risico bepaald volgens onderstaande normering. Bij het bepalen van de scoren is de hoogste score doorslaggevend.

	Financieel gevolg in euro's		*Imagoschade*
1	Kleiner dan € 500.000	1	Interne imagoschade
2	Tussen € 500.000 en € 2 miljoen	2	Lokale imagoschade
3	Tussen € 2 miljoen en € 5 miljoen	3	Regionale/provinciale imagoschade
4	Groter dan € 5 miljoen	4	Landelijke imagoschade

Tabel 1: Gevolgklassen

	Kansklasse naar frequentie		*Kansklasse naar kanspercentage*
1	Laag: minder dan 1 keer in 20 jaar	1	0% tot 25%
2	Middel: minimaal 1 keer in 20 jaar tot 1 keer per jaar	2	25% tot 50%
3	Hoog: 1 of meerdere keren per jaar	3	50% en hoger

Tabel 2: Kansklassen

Het product van de gevolg- en kansklassen is de risicoscore.

Gevolgklasse 4	4	8	12
Gevolgklasse 3	3	6	9
Gevolgklasse 2	2	4	6
Gevolgklasse 1	1	2	3
	Kansklasse 1	*Kansklasse 2*	*Kansklasse 3*

Tabel 3: Risicoscore

Alleen risico's met een risicoscore van 4 of hoger worden vermeld in onderstaande risicotabel. Risico's met een lagere score worden wel meegenomen in de berekening van het weerstandsvermogen.

	Risico's	Risicobedrag	Risicoscore	Dekking
	Strategische risico's			
1.	Verkeerde Wet milieubeheerprocedure en fouten bij WABO - procedure	€ 3.000.000	6	Weerstandsvermogen

2.	Kosten opruimen afvalinrichting	€ 1.000.000	4	Weerstandsvermogen
3.	Wateroverlast: natuurontwikkeling Texel	€ 1.048.000	4	Weerstandsvermogen
4.	Lening Nationaal Restauratiefonds	€ 9.100.000	4	Weerstandsvermogen
5.	Deelneming PDENH	€ 12.089.643	4	Weerstandsvermogen
6.	Subsidieregeling Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer	€ 7.200.000	8	Weerstandsvermogen
7.	Deelneming ROM	€ 12.000.000	8	Weerstandsvermogen
8.	Strategische aankopen	€ 2.500.000	4	Weerstandsvermogen
	Externe risico's			
9.	Dividenduitkering	€ 1.812.500	4	Weerstandsvermogen

Strategische risico's

1. Verkeerde Wet milieubeheerprocedure en fouten bij Wabo-procedure

De uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-taken) op grond van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht en daarop betrokken wetten is ligt bij de omgevingsdiensten. Als mandaatgever is en blijft de provincie verantwoordelijk voor de vermogensrechtelijke gevolgen van de namens de provincie genomen besluiten. Bij vergunningverlening bestaat het risico dat onterecht vergunningen, ontheffingen of vrijstellingen worden verleend, gewijzigd of geweigerd. Hierdoor kunnen financiële gevolgen voor bedrijven of derden ontstaan. Dit geldt ook voor een handhavingsbesluit dat niet terecht tot stand komt, of een rechtsongelijkheid bij toezicht. Fouten in de procedures kunnen leiden to schadeclaims van bedrijven bij de provincie. Dit doet afbreuk aan het imago van de provincie. Schadeclaims kunnen oplopen tot een bedrag van circa € 3 miljoen.
De provincie heeft privaatrechtelijke overeenkomsten gesloten met de omgevingsdiensten over de eisen waaraan de vergunningverlening, toezicht en handhaving moeten voldoen. De aansprakelijkheid voor tekortkomingen in de uitvoering van de VTH taken ligt tot het bedrag van de betreffende dienstverlening bij de omgevingsdiensten. Zij moeten voldoen aan de Verordening Kwaliteit VTH Omgevingsrecht. In de rol van opdrachtgever bewaakt de provincie dit.

2. Kosten opruimen afvalinrichting

De provincie is bevoegd gezag voor majeure risicobedrijven. In het geval dergelijke bedrijven in continuïteitsproblemen komen, met mogelijk faillissement als gevolg, dan is het mogelijk dat het bevoegd gezag de eventuele opruim- en saneringskosten moet dragen. Er kunnen verschillende oorzaken zijn voor continuïteitsproblemen, zoals een incident of brand, marktfalen, en een wijziging van regelgeving waardoor bepaalde afvalstromen niet meer mogen worden verwerkt. Ook handhavend optreden namens de provincie of het intrekken of weigeren van de vergunning door de provincie kan een rol spelen. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt het mogelijk bij dergelijke bedrijven een financiële zekerheidsstelling te eisen. Hiervoor moet wel ná de inwerkingtreding van de Omgevingswet de vergunning van de betreffende bedrijven worden geactualiseerd. Tot dat moment is de provincie verantwoordelijk voor dit risico. Het gaat om zo'n 145 bedrijven.

3. Wateroverlast: natuurontwikkeling Texel

Het risico is mogelijke wateroverlast als gevolg van meerdere peilopzetten bij een natuurontwikkelingsproject. Ondanks alle voorzorgsmaatregelen, is een gebeurtenis op voorhand nooit uit te sluiten. Wateroverlast heeft allereerst gevolgen voor de agrarische productie. In periodes van droogte kan verzilting optreden. Daardoor is de kans op botulisme in warme, droge zomers gering. Daarnaast zijn er voorzieningen waarmee altijd water kan worden

in- of uitgelaten.
De eerste fase van het project is in 2019 gestart. De eerste peilopzet is in 2020 uitgevoerd. In 2023 zijn de laatste werkzaamheden uitgevoerd. Eind 2022 is de derde peilopzet uitgevoerd. De verwachting is dat in 2024 de laatste kleine aanpassing aan het peil wordt doorgevoerd. Bij de aanvang van het project is een nul- meting gedaan. De provincie blijft het waterpeil in het gebied tot en met 2030 monitoren en de resultaten met het hoogheemraadschap delen.
Treedt er ondanks alle onderzoeken en mitigerende maatregelen toch waterschade op, dan wordt gekeken wat de oorzaak is van deze schade. Eventuele schade die voortvloeit uit direct aan het project toerekenbare gevolgen, wordt vergoed. Het hoogheemraadschap bekijkt wat de oorzaak is en wie hiervoor verantwoordelijk is. De provincie staat garant voor de betaling van de schadevergoeding. Schade die niet het gevolg is van het project of daar niet aan kan worden toegerekend, valt hier dus buiten.

4. Lening Nationaal Restauratiefonds

De provincie heeft geld uitgeleend aan het Nationaal Restauratiefonds (NRF) dat op zijn beurt geld leent aan eigenaren voor het herbestemmen, restaureren en verduurzamen van monumenten. Het risico bestaat dat de lening niet (volledig) wordt terugbetaald aan het NRF en in het verlengde daarvan aan de provincie. Om dit risico te beperken toetst het NRF of de ontvangers van de leningen voldoende kredietwaardig zijn. Door middel van hypothecaire leningen, met het monument als onderpand, verkrijgt het NRF voldoende zekerheid. Ook bekijkt het NRF in hoeverre daadwerkelijk voldoende zekerheid kan worden verkregen uit het te financieren onderpand. Het risico bedraagt maximaal € 9,1 miljoen.

5. Deelneming Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland B.V. (PDENH)

PDENH investeert in duurzame en innovatieve bedrijven of initiatieven in Noord-Holland. Omdat PDENH wordt gefinancierd met provinciale middelen, leiden de investeringen door PDENH ook tot een financieel risico voor de provincie. De financiële risico's zijn relatief beperkt omdat wordt geïnvesteerd in bestaande bedrijven, die al op de markt actief zijn. Verder wordt als beheersmaatregel voor iedere investering een uitgebreid boekenonderzoek uitgevoerd. Ondanks dat het risico relatief beperkt is gaat het in absolute zin om grote bedragen. Het aantal investeringen en het uitgezette kapitaal door PDENH neemt in de toekomst verder toe. Zekerheidshalve is bij de berekening van het benodigde risicobedrag voor PDENH uitgegaan van 10% van het geïnvesteerde vermogen. Naar aanleiding van de coronacrisis was deze in afgelopen perioden tijdelijk verhoogd naar 20%. Bij deze begroting is het risicopercentage teruggezet naar 10%. Het risicobedrag voor PDENH dient ter dekking van onvoorziene risico's, in de vorm van (onvoorziene) faillissementen van ondernemingen waarin het fonds heeft geïnvesteerd. Naar verwachting is het risicobedrag ruim berekend omdat in de jaarstukken van de provincie ook reeds een verliesvoorziening is opgenomen voor dekking van voorziene risico's bij PDENH.

6. Subsidieregeling Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer en Uitvoeringsregeling POP3 subsidies Noord-Holland

De provincie kent het Plattelandsontwikkelingsprogramma (POP3) subsidies toe op grond van 2 regelingen: de subsidieregeling ANLb en de uitvoeringsregeling POP3-subsidies Noord-Holland. Deze subsidies bestaan uit EU-middelen en provinciale middelen. De POP3-subsidieverplichtingen overstijgen het bedrag waar wij als provincie aan Europese middelen aanspraak op kunnen maken. Dit leidt mogelijk tot kosten voor de provincie, maar het is ook mogelijk dat hier tot het jaar 2026 alsnog Europese middelen voor beschikbaar komen. In elk geval zijn tot en met 2025 het einde van het POP3 verschillende momenten dat extra EU-middelen beschikbaar kunnen komen. In 2019 was een risicobedrag opgenomen van € 4,6 miljoen. Dit betrof het bedrag tot en met 2019. In de jaren 2020 en 2021 heeft de provincie voor ANLb voor € 2,6 miljoen meer aan subsidiebetalingen gedeclareerd dan het bedrag aan Europese middelen waarop de provincie aanspraak kan maken. Daarmee komt het totale bedrag op € 7,2 miljoen.

7. Deelneming ROM

ROM InWest investeert in duurzame en innovatieve bedrijven of initiatieven in Noord-Holland. Omdat de ROM deels wordt gefinancierd met provinciale middelen, leiden de investeringen ook tot een financieel risico voor de provincie.

Bij het besluit tot deelname in de ROM (18 mei 2021) is er een risicopercentage van 30% opgenomen. Dit komt neer op een risico van maximaal € 12 miljoen.

In 2022 zijn er bij de ROM 3 nieuwe aandeelhouders (overheden) toegetreden, voor in totaal circa € 10,5 miljoen. Het totaalkapitaal van de ROM is hiermee circa € 160 miljoen. De ROM InWest is nu 1,5 jaar in functie. In die periode heeft de ROM 11 investeringen gedaan, waarvan 6 in het transitiefonds van de ROM en 6 uit het mkb-fonds. Het totaalbedrag dat de ROM hiermee heeft geïnvesteerd is circa € 7 miljoen. Het totaal van de deals waar deze investeringen deel van uitmaken (met andere financiers) is circa € 21 miljoen.

8. Strategische aankopen, materiële vaste activa

Voor de uitvoering van het provinciaal grondbeleid is onder meer het krediet voor strategische grondaankopen beschikbaar. Vooruitlopend op concrete provinciale projecten worden ten laste hiervan grondaankopen gedaan. Dit heeft als risico dat de economische waarde van deze grond op enig moment (in negatieve zin) afwijkt van de boekwaarde. Om dit risico af te dekken is een bedrag in het weerstandsvermogen opgenomen. Dit bedrag is gerelateerd aan de boekwaarde van de strategische aankopen en materiële vaste activa. Per 31 december 2022 bedraagt de boekwaarde van de strategische aankopen € 25 miljoen.

9. Dividenduitkeringen

Jaarlijks worden dividendinkomsten geraamd van een aantal deelnemingen. Deze mogelijke inkomsten zijn een risicopost, doordat pas na afloop van een boekjaar bij een deelneming blijkt of het verwachte positieve resultaat is behaald.
Omdat de dividendinkomsten deel uitmaken van de structurele dekkingsmiddelen, reserveert de provincie volgens besluitvorming van Provinciale Staten 25% van de voor dat jaar geraamde inkomsten als onderdeel van de algemene reserve. Door hetzelfde bedrag op te nemen in de risico-inventarisatie wordt het risico afgedekt dat 25% van de geraamde dividenden niet worden uitgekeerd.
Het risico is structureel, doordat het zich elk kalenderjaar opnieuw kan voordoen. De kans dat dit risico zich voordoet is laag. De impact van het risico wordt beperkt door de dividendontvangsten voorzichtig te ramen. Daarnaast vinden jaarlijks diverse overleggen met de deelnemingen plaats. Hierin worden mogelijke risico's binnen de bedrijfsvoering besproken en worden eventueel maatregelen genomen. Tenslotte kan in bepaalde gevallen worden gekozen voor een dividenduitkering uit in het verleden behaalde winsten.

Verloop risico's

Risico-inventarisatie (bruto x € 1.000)	Begroting 2021	Rekening 2021	Begroting 2022	Rekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Afname / toename*
Strategische risico's	€ 55.964	€ 41.307	€ 33.688	€ 47.938	€ 42.060	€ 47.938	-
Externe risico's	€ 1.783	€ 1.783	€ 3.513	€ 1.783	€ 1.783	€ 1.813	Toename
Overig niet gekwantificeerd	PM	PM	PM	PM	PM	PM	-
Bruto risicobedrag	€ 57.747	€ 43.090	€ 37.201	€ 49.721	€ 43.843	€ 49.751	Toename

Ten opzichte van de jaarrekening 2022 is het risicoprofiel nagenoeg ongewijzigd. De toename van € 30.000 wordt veroorzaakt door de actualisatie van het te verwachten dividend.
In vergelijking met de voorgaande inventarisatie (begroting 2023) is het totaal aan bruto-risico's toegenomen met € 5.9 miljoen als gevolg van actualisatie in de jaarrekening 2022.

Overige risico's niet-gekwantificeerd

Naast genoemde risico's onderkent de provincie een aantal risico's die zich op dit moment zowel landelijk als wereldwijd voordoen en waarvan de omvang en eventuele schade nog niet verder te kwantificeren zijn. Denk hierbij aan:

Stikstof

De maatregelen en wetgeving vanuit de rijksoverheid om stikstof te verminderen hebben gevolgen voor de snelheid en kosten voor het uitvoeren van provinciaal beleid, zoals de verschillende grote opgaven en de aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur.

Inflatie

De grondstof- en energieprijzen zijn in de afgelopen periode bovengemiddeld gestegen. De verdere ontwikkeling van deze inflatie is niet goed in te schatten en wordt gezien als een risico voor provinciale activiteiten. Hierdoor is het niet mogelijk om in te schatten of de indexatie die de provincie toepast toereikend zal zijn. Wanneer voor de inkomstenstroom geen sprake is van een vergelijkbare prijspeilstijging is dit een risico. Dit kan leiden tot hogere exploitatiekosten en/of hoger benodigde kredieten (wat leidt tot hogere kapitaallasten).

Indexering op begrotingen omgevingsdiensten

Hier is sprake van als de indexering op de begrotingen van de verschillende omgevingsdiensten hoger uitkomt dan eerder is begroot. Het gaat hier om de gewogen indexeringscijfers ten aanzien van cao en prijsinflatie materiele kosten. Timing van deze indexering is afhankelijk van de gemeentelijke cao-onderhandelingen, waarvan de afsluiting niet samenvalt met de provinciale planning- en controlcyclus. Dit kan leiden tot onverwacht hogere kosten.

De provincie heeft als deelnemer in de gemeenschappelijke regelingen het recht om een zienswijze in te dienen op de begrotingen van de omgevingsdiensten. Bij het afsluiten van de uitvoeringsprogramma's kan de provincie het totaal af te nemen dienstenpakket proberen te verminderen om de effecten van het risico te beperken. Het risico loopt de provincie eens per jaar en komt elk jaar terug sinds de provincie deelneemt in de gemeenschappelijke regelingen. De hoogte van het risicobedrag kan niet worden bepaald. Het risico heeft zich voorgedaan in 2023.

Klimaatverandering

De klimaatverandering is merkbaar in de wereld. Ook op de wegen en waterwegen van de provincie heeft het klimaat invloed. Dit brengt meerdere risico's met zich mee. Als beheerder wordt zij geconfronteerd met grote afwisseling van natte en droge periodes en meer waterafvoer rond wegen en waterwegen. Het ontwerp van de infrastructuur is gebaseerd op klimaatuitgangspunten waar minder extreme situaties voorkomen. In de komende jaren zullen er meer en andere situaties optreden waar de infrastructuur en omgeving niet op is ingericht. Dit kan leiden tot schade bij wegen.

Ook kunnen dijken last krijgen van klimaatveranderingen. Daarnaast kan verhoging van het grondwaterpeil effect hebben op wegen en waterwegen. Dit heeft weer gevolgen voor de fundering van wegen, bruggen of viaducten. Door het monitoren van het provinciaal areaal houdt de provincie deze risico's in beeld.

Faunaschade

Onder programma 5.2 Beheren van natuur wordt rekening gehouden met faunaschade. De hieraan gerelateerde tegemoetkoming varieert door verschillende externe componenten waar de provincie geen invloed op heeft. Hierdoor loopt de provincie het risico dat de compensatie hoger uitvalt dan oorspronkelijk begroot.

Vervanging en realisatie

Het einde van de levensduur van infrastructuur en kunstwerken zorgt voor een opgave die niet goed is te voorspellen. Dit komt bijvoorbeeld door veroudering en zwaardere belasting. De wegbeheerders Rijkswaterstaat, de gemeenten in Noord-Holland en de provincie staan voor dezelfde uitdaging. De opgave is om gezamenlijk op te trekken en de risico's en nadelige gevolgen zo klein mogelijk houden. Voor de gebruikers, maar ook voor de beheerders. Dit betekent afstemmen en samen optrekken bij het vervangen van de infrastructuur.

Areaal data

De provincie werkt eraan om de areaaldata zowel kwantitatief als kwalitatief verder op orde te krijgen. De kwaliteit van de data kan financiële gevolgen hebben, omdat de verwachte (begrote) vervangopgave en onderhoudslasten af kunnen wijken van de werkelijke situatie. Het areaal en daarmee de beheerlasten komen steeds beter in beeld, waardoor voorspellingen steeds nauwkeuriger worden.

Cybersecurity

Het aantal cyberincidenten neemt elk jaar toe. De provincie moet er rekening mee houden dat ze getroffen zal worden. Het is daarom belangrijk om te voldoen aan de gestelde securitynormen en daar proactief invulling aan te geven. Dit vermindert de kans op cyberincidenten. Als een cyberincident zich voordoet, dan kan dit leiden tot hoge kosten, reputatieschade en inbreuk op het vertrouwen in de overheid.

Personeelsschaarste

Zowel kwalitatief als kwantitatief heerst er personele schaarste. Door de huidige krapte op de arbeidsmarkt zijn vacatures lastig in te vullen. Dit geldt voor zowel het aantrekken van vast als van tijdelijk personeel. Als gevolg hiervan kan de doorloop van projecten en het behalen van provinciale doelstellingen in het gedrang komen.

Hogere kwaliteitseisen assets

Aanscherping van wet- en regelgeving kan zorgen voor hogere kwaliteitseisen aan assets. Dit leidt in het geval van vervanging en/of onderhoud tot hogere investeringen en/of lasten.

PFAS

Bij civiele werken moet de grond worden onderzocht op de aanwezigheid van PFAS. Indien de grond meer schadelijke stoffen bevat dan de norm toestaat, heeft dit vertraging in de projecten tot gevolg.

Berekening risico's

Bij de begroting en de jaarrekening wordt jaarlijks het actuele totale weerstandsvermogen (voor een periode van 4 jaar) en het actuele incidentele weerstandsvermogen (voor een periode van 1 jaar) berekend. Bij deze begroting is het risicoprofiel nauwelijks veranderd, er is wel een eerste verbetering aangebracht in de Monte-Carlosimulatie. Dit heeft een hoger te reserveren bedrag (in de simulatie van 1 jaar) om de ongedekte risico's te dekken als gevolg. Bij de op te stellen uitvoeringsnota wordt bekeken in welke mate verdere verbetering van de Monte-Carlosimulatie nog mogelijk is.

Om tot het weerstandsvermogen te komen wordt de beschikbare weerstandscapaciteit geconfronteerd met de uitkomst van de simulatie van de risico's (benodigde weerstandscapaciteit). Het quotiënt van beide bedragen wordt het weerstandsvermogen genoemd. De totale bruto-omvang van deze risico's bedraagt € 49,8 miljoen (exclusief PM-posten).

Berekende hoogte van de risico's voor 1 jaar: € 31,3 miljoen

Op basis van de Monte-Carlosimulatie is berekend dat de provincie voor het komende jaar een risico loopt van € 31,3 miljoen. Dit betekent dat in 99% van de simulaties (en dus met 99% zekerheid) gesteld kan worden dat het komende jaar het bedrag aan schade niet groter zal zijn dan het hier genoemde risicobedrag. De stijging van € 12 miljoen wordt veroorzaakt door de geactualiseerde simulatie.

Berekende hoogte van de risico's voor 4 jaar: € 34,9 miljoen

Op basis van diezelfde methode is berekend dat de provincie voor de komende 4 jaar een risico loopt van € 34,9 miljoen. Dit betekent dat in 99% van de simulaties (en dus met 99% zekerheid) gesteld kan worden dat het komende jaar het bedrag aan schade niet groter zal zijn dan het hier genoemde risicobedrag.

Berekening weerstandscapaciteit en weerstandsvermogen

Toelichting weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit de middelen en mogelijkheden waarover de provincie beschikt of kan beschikken om niet-begrote kosten te dekken. Bij weerstandscapaciteit wordt onderscheid gemaakt tussen incidentele weerstandscapaciteit en structurele weerstandscapaciteit.
De incidentele weerstandscapaciteit kan eenmalig worden ingezet om financiële tegenvallers op te vangen, en is de som van:

- de algemene reserve
- de post onvoorzien voor het betreffende boekjaar
- stille reserves

Stille reserves bestaan uit het verschil tussen de verkoopwaarde van activa en de waarde waarvoor deze activa op de balans staan. In de berekening van de weerstandscapaciteit worden stille reserves niet meegenomen, tenzij er een concrete intentie is betreffende activa binnen 1 jaar te verkopen.
De structurele weerstandscapaciteit kan terugkerend worden ingezet om financiële tegenvallers op te vangen, en bestaat uit:

- de onbenutte belastingcapaciteit
- de post onvoorzien in de jaren na het komende jaar
- begrotingsruimte.

Het beleid over de aanwending van de weerstandscapaciteit

Wanneer risico's zich daadwerkelijk voordoen en er financiële schade is voor de provincie, wordt gesproken over incidenten. In een dergelijk geval wordt de financiële positie van de provincie aangetast en kan het voorkomen dat er maatregelen moeten worden getroffen om de financiële positie op termijn weer op peil te brengen. Het volgende is van toepassing met betrekking tot het aanwenden van de weerstandscapaciteit bij incidenten:

- PS wordt geïnformeerd over het zich voordoen van een incident, inclusief de achtergronden.
- Er volgt een voorstel voor het risicobedrag dat ten laste van de algemene reserve gebracht dient te worden, wanneer geen andere dekkingsmogelijkheden voorhanden zijn.
- Indien de algemene reserve hierdoor niet meer toereikend is, wordt een bezuinigingsvoorstel geformuleerd.
- De weerstandscapaciteit moet op peil worden gebracht als het zodanig is aangetast dat het niet langer aan de norm voldoet. In dat geval volgt een herstelplan dat voorgelegd wordt aan PS.

Toelichting weerstandsvermogen

Het kengetal weerstandsvermogen drukt uit in welke mate de provincie in staat is om met haar financiële reserves risico's op te vangen. Het kengetal weerstandsvermogen wordt berekend door de totale weerstandscapaciteit te delen door de hoogte van de risico's over een periode van 1 jaar (incidentele weerstandsvermogen) of 4 jaar (structureel weerstandsvermogen).

De norm voor het minimaal aan te houden weerstandsvermogen bedraagt 1. Indien ondanks genomen beheersmaatregelen het totale weerstandsvermogen of het incidentele weerstandsvermogen lager wordt dan 1, dan doen Gedeputeerde Staten financiële voorstellen die ertoe leiden dat het weerstandsvermogen weer wordt teruggebracht tot het minimale niveau.

Daarnaast is in de financiële verordening de norm bepaald om de algemene reserve op minimaal 25% van de structurele algemene dekkingsmiddelen te houden. Deze structurele algemene dekkingsmiddelen worden verder toegelicht in beleidsdoel 7.1.

Incidenteel weerstandsvermogen

Berekening incidentele weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	**Begroting 2024**
Algemene reserve	120
Onvoorzien (huidig boekjaar)	-
Totaal incidentele capaciteit	**120**
Berekende risico's voor 1 jaar	31,3
Kengetal Weerstandsvermogen voor 1 jaar	**3,8**

Totale weerstandsvermogen

Berekening weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Totaal
Algemene reserve	120				120
Onvoorzien (huidig boekjaar)	-				-
Totaal incidentele capaciteit	120	-	-	-	120
Onbenutte belastingcapaciteit		171,7	175,1	178,6	525,4
Onvoorzien (komend boekjaar)		-	-	-	-
Meerjarenbegrotingsruimte		-	-	-	-
Totale structurele capaciteit	-	**171,7**	**175,1**	**178,6**	**525,4**
Totale weerstandscapaciteit					645,4
Berekende risico's voor 4 jaar					34,9
Kengetal Weerstandsvermogen voor 4 jaar					**18,5**

Uit dit overzicht blijkt dat de berekende weerstandscapaciteit op basis van de incidentele capaciteit 3,8 bedraagt (was 8,6 bij jaarrekening 2022). Deze afname wordt veroorzaakt door een stijging van het gesimuleerde risicobedrag en het verwerken van het coalitieakkoord waarin de algemene reserve wordt aangewend.

De algemene reserve komt bijna € 10 miljoen onder de - in de financiële verordening opgenomen - 25% norm te liggen. Volgens deze norm zou de algemene reserve 25% van de structurele algemene dekkingsmiddelen (á € 518 miljoen) moeten bedragen wat neerkomt op € 129,5 miljoen. De stand van de algemene reserve eind 2023 is echter € 119,7 miljoen. Gezien de geringe afwijking en de hoogte van de ratio (ad 3,8) is er vooralsnog geen actie noodzakelijk. Indien de komende jaren de algemene reserve ontoereikend blijft zal Gedeputeerde Staten hier, conform de financiële verordening, op terugkomen.

Voor een periode van 4 jaar bedraagt de weerstandscapaciteit 18,5 (was 21,6 bij jaarrekening 2022). Deze is verlaagd door het aanwenden van de algemene reserve en vermindering van de onbenutte belastingcapaciteit (als gevolg van de verhoging van de opcenten). In beide gevallen is de uitkomst groter dan 1. Dit betekent dat in beide gevallen de totale weerstandscapaciteit groter is dan de hoogte van de risico's.

Conclusies

Bij de begroting 2024 zijn risico's geïnventariseerd met een totale bruto-omvang van € 49,7 miljoen. Het berekende risicobedrag (na simulatie) voor het komende jaar bedraagt € 31,3 miljoen. Het berekende risicobedrag voor de komende 4 jaar bedraagt € 34,9 miljoen.
De incidentele weerstandscapaciteit bij de begroting 2024 bedraagt € 120 miljoen. Het weerstandsvermogen voor 1 jaar komt dan uit op 3,8. De totale weerstandscapaciteit bedraagt € 645 miljoen. Het weerstandsvermogen voor een periode van 4 jaar komt dan uit op 18,5. Met een zekerheid van 99% kan geconcludeerd worden dat de berekende weerstandscapaciteit toereikend is om financiële tegenvallers op te vangen.

Kengetallen

Conform het BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) zijn de volgende 6 kengetallen opgenomen:

1. Netto-schuldquote
2. Netto-schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen
3. Solvabiliteitsratio
4. Kengetal grondexploitatie
5. Structurele exploitatieruimte
6. Opcenten (zie hiervoor de paragraaf Provinciale heffingen)

1. Berekening netto-schuldquote

De netto-schuld weerspiegelt het niveau van de schuldenlast van de provincie ten opzichte van de eigen middelen. De netto-schuldquote geeft een indicatie van de druk van de rentelasten en afschrijvingen op de exploitatie.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2022	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
A	Vaste schulden (art. 46)	0	0	0	0	0	0
B	Netto vlottende schuld (art. 48)	19	18	16	20	19	19
C	Overlopende passiva (art. 49)	403	666	935	1191	1430	1611
D	Financiële activa (art. 36 lid d, e en f)	0	0	0	0	0	0
E	Uitzettingen < 1 jaar (art. 39)	130	70	70	70	70	70
F	Liquide middelen (art. 40)	0	0	0	0	0	0
G	Overlopende activa (art. 40a)	60	60	59	58	60	59
H	Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	505	596	637	641	619	617
	Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G/H * 100%	**46%**	**93%**	**129%**	**169%**	**213%**	**243%**

*2023 t/m tweede begrotingswijziging 2023

In de oude situatie had de provincie voldoende eigen middelen. Uit bovenstaande tabel blijkt dat dit de komende jaren verandert in een situatie waarbij de provincie geld moet lenen. De schuldquote loopt sterk op door oplopende verplichtingen (overlopende passiva). Om aan de verschillende verplichtingen te kunnen blijven voldoen wordt sinds 2023 geld geleend.

2. Berekening gecorrigeerde netto schuldquote

Om inzicht te verkrijgen in hoeverre sprake is van doorlenen wordt de netto schuldquote zowel in- als exclusief doorgeleende gelden weergegeven (netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen). Op die manier wordt duidelijk in beeld gebracht wat het aandeel van de verstrekte leningen is en wat dit betekent voor de

schuldenlast. De wijze waarop de netto schuldquote gecorrigeerd voor de doorgeleende gelden wordt berekend is gelijk aan de netto schuldquote, met dien verstande dat bij de financiële activa ook alle verstrekte leningen worden opgenomen.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2022	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
A	Vaste schulden (art. 46)	0	0	0	0	0	0
B	Netto vlottende schuld (art. 48)	19	18	16	20	19	19
C	Overlopende passiva (art. 49)	403	666	935	1191	1430	1611
D	Financiële activa (art. 36 lid b, c, d, e en f)	99	101	101	100	100	100
E	Uitzettingen < 1 jaar (art. 39)	130	70	70	70	70	70
F	Liquide middelen (art. 40)	0	0	0	0	0	0
G	Overlopende activa (art. 40a)	60	60	59	58	60	59
H	Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	505	596	637	641	619	617
	Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G/H * 100%	**26%**	**76%**	**113%**	**153%**	**197%**	**227%**

*2023 t/m tweede begrotingswijziging 2023

Zie voor opmerkingen hetgeen onder 1 is gemeld. Zoals hierboven is vermeld zit het verschil in het feit dat bij deze berekening tevens de verstrekte leningen zijn meegenomen. Het verschil met 1 is zichtbaar op regel D.

3. Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de provincie in staat is aan de financiële verplichtingen te voldoen. De solvabiliteitsratio is het eigen vermogen als percentage van het balanstotaal. Het eigen vermogen van een provincie bestaat volgens artikel 42 BBV uit de reserves (zowel de algemene reserve als de bestemmingsreserves) en het resultaat uit het overzicht van baten en lasten.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2022	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
A	Eigen vermogen (art. 42)	1009	810	726	706	725	740
B	Balanstotaal	1460	1592	1859	2176	2524	2821
	Solvabiliteit A/B * 100%	**69%**	**51%**	**39%**	**32%**	**29%**	**26%**

* 2023 t/m tweede begrotingswijziging 2023

Hoe hoger de solvabiliteitsratio, des te hoger de weerbaarheid. De mate van weerbaarheid in combinatie met de andere kengetallen geeft een indicatie over de financiële positie van de provincie. De daling wordt veroorzaakt door een afname van de omvang van de reserves (eigen vermogen) en de sterk stijgende verplichtingen (zie schuldquote).

4. Grondexploitatie

Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2022	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Niet in exploitatie genomen bouwgronden (art. 38 lid a punt 1)	0	0	0	0	0	0
Bouwgronden in exploitatie (art. 38 lid b)	0	0	0	0	0	0
Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	505	596	637	641	619	617
Grondexploitatie (A+B)/C * 100%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**

*2023 t/m begrotingswijziging 2023

Uit bovenstaande blijkt dat de provincie niet over in exploitatie genomen gronden beschikt. Dit past bij het grondbeleid van de provincie.

5. Structurele exploitatieruimte

Voor de beoordeling van het structurele en reële evenwicht van de begroting wordt onderscheid gemaakt tussen structurele en incidentele lasten. Bij dit onderscheid is de aard van de activiteit leidend. Voorbeelden van structurele baten zijn de algemene uitkering uit het provinciefonds en eigen belastinginkomsten (motorrijtuigenbelasting). Bij structurele lasten zijn dat bijvoorbeeld de personeelslasten, kapitaallasten en bijdragen aan gemeenschappelijke regelingen. Het onderscheid tussen structureel en incidenteel is ook in een notitie van de commissie BBV vastgelegd.

Een begroting waarvan de structurele baten hoger zijn dan de structurele lasten is meer flexibel dan een begroting waarbij structurele baten en lasten in evenwicht zijn. De structurele exploitatieruimte wordt bepaald door het saldo van de structurele baten en lasten en het saldo van de structurele onttrekkingen en toevoegingen aan reserves gedeeld door de totale baten (zie artikel 17, onderdeel c van het BBV = exclusief mutaties reserves). Dit wordt uitgedrukt in een percentage. Om dit kengetal te relateren aan het overzicht van baten en lasten is het noodzakelijk om de volgende cijfers te presenteren:

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2022	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
A	Totale structurele lasten	450	480	576	556	569	581
B	Totale structurele baten	524	528	602	611	603	609
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	34	30	26	24	25	25
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	1	1	3	4	5	5
E	Totale baten	505	596	637	641	619	617
	Structurele exploitatieruimte ((B-A)+(D-C))/(E) * 100%	**8%**	**3%**	**0%**	**5%**	**2%**	**1%**

*2023 t/m Tweede begrotingswijziging 2023

Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken. Daarnaast bevorderen hogere structurele baten de wendbaarheid (flexibiliteit) van de begroting. Voor Noord-Holland is in alle jaren sprake van een positief percentage. Een nadere opbouw van de baten en lasten staat in onderdeel 4.2.5 van deze begroting.

6. Belastingcapaciteit

Een provincie heeft de mogelijkheid om het aantal opcenten te verhogen tot het maximaal te heffen aantal opcenten. Dit wordt door het Rijk bepaald. De belastingcapaciteit van provincies wordt berekend door het aantal opcenten in jaar t (het begrotingsjaar) te vergelijken met het gemiddelde van het aantal opcenten van alle provincies in jaar t-1 (het jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar). Dit wordt uitgedrukt in een percentage.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2022	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
A	Aantal opcenten MRB	67,9	67,9	77,4	77,4	77,4	77,4
B	Landelijk gemiddelde opcenten in jaar er voor	83,5	83,7	84,7	84,7	84,7	84,7
	Aantal opcenten t.o.v. landelijk gemiddelde in jaar er voor (A/B) * 100%	81,3%	81,1%	91,4%	91,4%	91,4%	91,4%

*2023 t/m tweede begrotingswijziging 2023

Uit bovenstaande blijkt dat de provincie Noord-Holland onder het landelijk gemiddelde zit qua heffing van opcenten. Dit is ook logisch, omdat de provincie het laagste opcententarief heeft van alle provincies. Dit zorgt voor voldoende capaciteit om financiële tegenvallers op te vangen. Bij de begroting 2024 is de onbenutte belastingcapaciteit berekend op € 168 miljoen.

	Rekening 2022	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
1. Netto schuldquote	46%	93%	129%	169%	213%	243%
2. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	26%	76%	113%	153%	197%	227%
3. Solvabiliteitsratio	69%	51%	39%	32%	29%	26%
4. Grondexploitatie	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5. Structurele exploitatieruimte	8%	3%	1%	6%	3%	2%
6. Belastingcapaciteit	81,3%	81,1%	91,4%	91,4%	91,4%	91,4%

*2023 t/m tweede begrotingswijziging 2023

In bovenstaande tabellen is op basis van een aantal kengetallen getracht om inzicht te geven in de financiële positie van de provincie. Voor een beoordeling van de financiële positie is het belangrijk om zowel naar de balans als naar de exploitatie te kijken. Uit de kengetallen structurele exploitatieruimte en belastingcapaciteit blijkt of een provincie over voldoende structurele baten beschikt en welke mogelijkheid er is om de structurele baten op korte termijn te vergroten. Voor de provincie Noord-Holland zijn de structurele baten de komende jaren groter dan de structurele lasten. Dit betekent dat de provincie voldoende flexibiliteit heeft om eventuele tegenvallers op te vangen.
Het percentage opcenten van Noord-Holland (77,4) ligt onder het gemiddelde van alle 12 provincies (+/- 84%). Noord-Holland heeft het laagste opcententarief van alle provincies. Dit resulteert in een onbenutte belastingcapaciteit bij de begroting van 2024 van € 168 miljoen. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de begroting van de provincie voldoende wendbaar en flexibel is.
De kengetallen netto-schuldquote en netto-schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen, solvabiliteitsratio en grondexploitatie hebben betrekking op de balans. Vanaf 2023 is er een tekort aan middelen ontstaan en wordt vreemd vermogen aangetrokken ter financiering van bedrijfsprocessen.

De verwachte solvabiliteitsratio daalt de komende jaren van ongeveer 51% naar circa 26%. Dit wordt veroorzaakt door een daling van de omvang van het eigen vermogen (voornamelijk de reserves) en een toename van het balanstotaal. Dit laatste wordt vooral veroorzaakt doordat de investeringen in materiële vaste activa en financiële vaste activa de komende jaren toenemen.

Over de grondexploitatie kan gezegd worden dat Noord-Holland geen grondexploitatie kent. Hier zijn dus voor de komende jaren geen financiële consequenties te verwachten.
Het kengetal structurele exploitatieruimte toont aan dat er voldoende structurele baten zijn om de structurele lasten te dekken.
Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat op basis van de huidige cijfers de financiële situatie van de provincie goed is.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Algemeen

Het verbeteren en beheren van de (provinciale) infrastructuur zijn kerntaken van de provincie. De provincie beheert circa 650 kilometer wegen, 380 kilometer fietspaden, 50 kilometer busbanen, 250 kilometer vaarwegen (bodem en oevers), 590 civiele kunstwerken (inclusief duikers), DVM-systemen, een verkeers-, tunnel- en brugbediencentrale en 13 gebouwen (waarvan 4 huur). Onderdeel van de beheertaak is de wettelijke zorgplicht en provinciale ambitie om de kapitaalgoederen volgens afgesproken kwaliteitseisen in stand te houden door middel van onderhoud en vervanging. Hiermee worden functionaliteit en kwaliteit van deze kapitaalgoederen op peil gehouden en wordt kapitaalvernietiging voorkomen.

Infrastructuur

De instandhouding van de provinciale infrastructuur legt een groot beslag op de provinciale begroting. Hierdoor is in de afgelopen jaren steeds nadrukkelijker de behoefte ontstaan om de infrastructuur professioneler, doelmatiger en efficiënter in stand te houden.

De provincie gaat in 2024 verder met de ontwikkeling van het assetmanagement. Het beheer van de provinciale assets wordt verder in lijn gebracht met de provinciebrede doelstellingen. Thema's die steeds meer aandacht krijgen zijn duurzaamheid, biodiversiteit, klimaatverandering, energieverbruik, digitalisering en innovatie. Voor deze thema's wordt via pilotprojecten geleerd, bijgestuurd en geacteerd op de opgedane ervaringen. Er wordt altijd een afweging gemaakt tussen de risico's, de kosten en de opbrengsten.

Het bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau voor het functioneren van het areaal is leidend. De systematiek is gebaseerd op de landelijke afspraken. Dit is vastgelegd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Ook is hierin vastgelegd welke financiële middelen hiervoor noodzakelijk zijn.

De afweging over beleidswijzigingen, trends en ontwikkelingen zoals omschreven in de NIKG wordt (jaarlijks) bij de kaderbrief gemaakt.

Type areaal	Bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau
Stroomwegen	B
Overige wegen	C
Fietspaden	B
Milieuaspecten bij wegbeheer	B
Vrij liggende busbanen	B
Haltes/stations hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)	B
Vaarwegen / oevers	C/D

Programmering Onderhoud

Alle maatregelen aan het infrastructurele areaal worden begroot en in de Provinciale Programmaplanning Infrastructuur opgenomen, zodat gestuurd kan worden op de voortgang in de studiefase. Bestuurlijk wordt een doorkijk van het infrastructurele programma vastgelegd in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI).

Het iMPI geeft onder andere aan welke (vervangings-)investeringen noodzakelijk zijn. De kredieten hiervan worden met de behandeling van de begroting aangevraagd en door PS beschikbaar gesteld.

Het vast en variabel onderhoud is in uitvoering bij een gebiedscontractant. Deze gebiedscontractant is zelf verantwoordelijk voor het inplannen van de uitvoering. Bijna al het variabel onderhoud voor de gebieden met een gebiedscontract wordt geprogrammeerd door de gebiedsaannemer binnen de vaste jaarlijkse contractprijs.

Het beheer wordt gebiedsgericht uitgevoerd. Een belangrijk instrument hierin zijn de gebiedscontracten, waarbij het vast en variabel onderhoud van het areaal naar de markt is gebracht. Daarnaast zijn er ook aspecten van het onderhoud die moeilijk passen in een gebiedscontract en waarvan het efficiënter is om deze centraal te beleggen, zoals centrale brugbediening, dynamisch verkeersmanagement (DVM) en gladheidscoördinatie.

Verkeersmanagement wordt medio 2023 in de vorm van een i-dienst uitbesteed. Het verkeersmanagement vindt dan plaats vanuit een centrale in Rotterdam.

Gebouwen

De provincie Noord-Holland heeft verschillende panden in beheer. De meeste panden worden gebruikt voor de huisvesting van medewerkers en/of opslag van eigendommen. De provincie verhuurt een klein deel van haar panden als winkel, dienstwoning of kantoor aan derden.

Het onderhoud aan de panden voor 2024 kan als volgt worden ingedeeld.

- Vast onderhoud: het contractueel afgesproken onderhoud
- Variabel onderhoud: niet geplande onderhoudswerkzaamheden
- Storingen: de kosten die samenhangen met het oplossen van storingen (niet gepland).

Maincontract

Voor al het onderhoud aan de panden Houtplein 33, Dreef 1 & 3, Paviljoen Welgelegen en de fractiehuizen is in 2023 een nieuw ‘maincontract’ afgesloten, op basis van een prestatiecontract. Dit betekent 1 contract voor het onderhoud aan alle technische disciplines, waaronder bouwkunde, verwarming, lucht en elektrotechniek. In het nieuwe maincontract zijn nu ook de historische panden opgenomen. De scoop van het contract is ook uitgebreid met keukentechniek en legionellabeheer.

Planmatig onderhoud

Voor het vast onderhoud werkt de provincie met contractuele afspraken en een meerjarenonderhoudsplan. Dit plan bevat het planmatig onderhoud van de panden en het contractueel afgesproken onderhoud om de panden in stand te houden.

In 2024 wordt onder andere onderhoud uitgevoerd aan de keukens, de fietsenstalling, de dry coolers. Er wordt onderzoek gedaan naar de oorzaak van diverse lekkages in de oudbouwpanden. Ook worden steunbalken in Paviljoen Welgelegen vervangen.

Niet-planmatig onderhoud

Het variabel onderhoud bestaat uit noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden die niet vooraf zijn gepland of contractueel vastgelegd.

Storingen

Onder storingen vallen alle werkzaamheden voor het oplossen van storingen. Deze zijn niet gepland en worden opgelost binnen het maincontract.

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (x €1 miljoen)

Beheer en onderhoud meerjarig (wegen)	2024	2025	2026	2027
A. Variabel onderhoud wegen	€ 27,3	€ 17,7	€ 10,1	€ 10,4
B. Projecten reserve kapitaallasten VIK v/h Res. GO	€ 2,0	€ 1,8	€ 4,7	€ 4,7
C. Vast onderhoud wegen	€ 3,0	€ 3,0	€ 3,0	€ 3,2
D. Gebiedscontracten (GBC1 t/m GBC7)	€ 37,1	€ 38,1	€ 38,9	€ 38,8
E. Tunnels	€ 6,1	€ 6,1	€ 6,1	€ 6,1
F. DVM-areaal wegen	€ 7,5	€ 5,7	€ 5,3	€ 5,3
G. Planmatig onderhoud gebouwen	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0
H. Correctief onderhoud gebouwen	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 83,0**	**€ 72,4**	**€ 68,1**	**€ 68,5**

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (vaarwegen)	2024	2025	2026	2027
B. Projecten reserve kaptaallasten v/h Res. GO	€ 1,5	€ 2,1	€ 0,4	€ 0,4
C. Variabel onderhoud vaarwegen	-€ 0,1	-€ 0,1	-€ 0,1	-€ 0,2
D. Beheer vaarwegen	€ 1,2	€ 1,3	€ 1,3	€ 1,3
E. Vast onderhoud vaarwegen	€ 3,4	€ 3,4	€ 3,4	€ 3,4
F. Gebiedscontracten (GBC1 t/m GBC7)	€ 6,6	€ 6,6	€ 6,6	€ 6,6
G. DVM-areaal vaarwegen	€ 1,9	€ 1,9	€ 1,7	€ 1,5
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 14,5**	**€ 15,2**	**€ 13,3**	**€ 13,0**

3.3 Financiering

Algemeen

Het treasurybeleid gaat over de doelstellingen, richtlijnen en limieten die voor het uitvoeren van de treasuryfunctie zijn vastgesteld. De wettelijke en provinciekaders zijn vastgelegd in:

- Wet financiering decentrale overheden (Wet fido)
- Besluit leningsvoorwaarden decentrale overheden
- Ministeriële regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden
- Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV);
- Financiële verordening Noord-Holland 2021
- Financieringsstatuut Provincie Noord-Holland 2020
- Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen Noord-Holland 2020

In deze wettelijke kaders staan onder andere richtlijnen over het aangaan en verstrekken van leningen, en het verlenen van garanties uit hoofde van de publieke taak. De provincie Noord-Holland beschikt op het moment van opmaken van deze begroting niet over uitzettingen en derivaten. Deze worden ook in 2024 niet verwacht.

De belangrijkste doelstellingen van het provinciale treasurybeleid zijn:

- Duidelijke richtlijnen bieden voor het eenduidig behandelen van aanvragen voor geldleningen en garantstellingen (vanuit publieke taak).
- Zorgen voor de tijdige beschikbaarheid van de nodige financiële middelen.
- Beheersen van financiële risico's.
- Minimaliseren van de kosten bij het beheren van geldstromen en financiële posities.

Op het moment van schrijven van deze begroting is de Treasuryfunctie in ontwikkeling. In 2024 zal de treasuryfunctie volledig zijn ingericht.

Liquiditeitsprognose

Op basis van de actuele liquiditeitsprognoses verwacht de provincie in 2024 structureel nieuwe geldleningen te moeten aantrekken om de benodigde liquiditeit op peil te houden.

De provincie gaat over tot het aantrekken van langlopende geldleningen gedurende het jaar als het 100% zeker is dat deze nodig zijn. De omvang van de leningen en het tijdstip van aantrekken worden daarom bepaald aan de hand van de liquiditeitsprognose op korte termijn. Dit om overliquiditeit en onnodige rentekosten te voorkomen. Naast de liquiditeitsprognoses die nodig zijn voor het bepalen van de omvang van de geldleningen is het ook van belang om de verwachtingen rondom de renteontwikkelingen te betrekken bij de besluitvorming over het aantrekken van langlopende geldleningen. De provincie maakt hiervoor per kwartaal een actuele rentevisie op en betrekken deze rentevisie bij het bepalen van de vorm (looptijd) van de geldleningen.

De provincie hanteert het systeem van totaalfinanciering. Dit houdt in dat niet voor iedere investering apart een lening wordt afgesloten. Investeringen worden gefinancierd uit het totaal van eigen vermogen en het lang vreemd vermogen (aangetrokken leningen). Er is dus geen directe relatie tussen een bepaald(e) investering/project en de rentelasten voor een afgesloten lening. De rentekosten worden aan de desbetreffende taakvelden met behulp van een (rente)omslag toegerekend. Hierdoor is er inzicht in de volledige kosten van de taakvelden.

Deze werkwijze is in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording (BBV), de Wet fido en het Financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2020. De bevoegdheid voor het aantrekken van geldleningen met een

looptijd langer dan 3 maanden ligt bij Gedeputeerde Staten. In de paragraaf Financiering van de begroting en de jaarstukken worden Provinciale Staten jaarlijks geïnformeerd over de actuele ontwikkelingen in het financieringsbeleid.

Schatkistbankieren

De Staat verzekert met schatkistbankieren dat met de middelen van de provincie geen onnodige financiële risico's worden gelopen. Schatkistbankieren biedt de 2 volgende hoofdactiviteiten:

- Rekeningcourantverhouding met de Staat. Een positief saldo op de bankrekeningen van de provincie wordt dagelijks afgeroomd ten gunste van de rekening-courant. Andersom wordt een negatief saldo op de bankrekeningen dagelijks aangezuiverd vanaf deze rekening-courant. Deze saldoregulatie wordt gedaan door het Agentschap van de Generale Thesaurie van het ministerie van Financiën.
- Plaatsing van deposito's bij genoemd Agentschap. Hierbij worden dagelijks onafhankelijk vastgestelde tarieven gehanteerd en aanvragen worden nooit geweigerd indien het saldo toereikend is. Vanwege de aflopende financiële ruimte wordt van het plaatsen van deposito's geen gebruik gemaakt.

Sinds de ingang van het verplicht schatkistbankieren (per 15 december 2013) is het voor de provincie mogelijk om tijdelijk overtollige middelen uit te zetten bij Nederlandse gemeenten, waterschappen en provincies, voor zover deze niet onder het toezicht van de uitzettende overheid vallen.

Renteverwachtingen

Een tweede belangrijke basis is de renteverwachting. Dit wordt ieder kwartaal opgesteld met 2 rentevisies van verschillende treasuryspecialisten. Volgens de renteverwachting verwacht de provincie dat de rente in 2024 nog licht zal stijgen.

Financieringstekort

Voor het begrotingsjaar 2024 gaat de provincie op basis van de actuele liquiditeitsprognoses uit van het aantrekken van middelen. De rentelast is gebaseerd op het huidige inzicht van de financieringsbehoefte. Voor het jaar 2026 en verder is de provincie momenteel aan het inventariseren. Er zal een concreet voorstel gedaan worden om in haar financieringsbehoefte te voorzien.
Een tekort wordt in eerste instantie met kasgeldleningen en waar dit structureel is met langlopende financiering gedekt. In de aanloop van het aantrekken van langlopende financiering zal conform het financieringsstatuut gehandeld worden.

Kasgeldlimiet/Renterisiconorm

De Wet fido stelt normen voor de hoogte van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm. Bij het uitvoeren van het treasurybeleid blijft de provincie in 2024 binnen deze normen. Overschrijding van de kasgeldlimiet wordt beheerst door het aantrekken van langlopende leningen. De renterisiconorm is bedoeld om (her)financiering van die meerjarige leningen over de jaren te spreiden.

Renteresultaat

	Renteresultaat (x € 1.000)	2024	2025	2026	2027
	De externe rentelasten over de korte en lange financiering				
A.	Financiering	3.069	5.312	5.312	5.312
B.	De externe rentebaten	-1.927	-1.926	-1.919	-1.914
	Totaal door te rekenen externe rente	1.142	3.386	3.393	3.398
C.	De rente die aan de grondexploitatie moet worden doorberekend	-	-	-	-
	De rente van projectfinanciering die aan het betreffende taakveld moeten worden toegerekend	-	-	-	-
	Saldo door te rekenen externe rente	1.142	3.386	3.393	3.398
D1.	Rente over eigen vermogen	-	-	-	-
D2.	Rente over voorzieningen	-	-	-	-
	De aan taakvelden (programma's inclusief overzicht Overhead) toegerekende rente (renteomslag)	1.142	3.386	3.393	3.398
E.	De werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief overhead) toegerekende rente (renteomslag)	-	-	-	-
F.	Renteresultaat op het taakveld treasury	1.142	3.386	3.393	3.398

3.4 Bedrijfsvoering

Algemeen

De maatschappelijke opgaven van de provincie zijn veelomvattend en – vanwege de onderlinge verwevenheid – in toenemende mate complex. Een robuuste én wendbare bedrijfsvoering draagt er zorg voor dat de provincie deze opgaven en wettelijke taken adequaat kan vervullen. Op het gebied van het interne functioneren van de organisatie, het faciliteren van in- en externe samenwerking, en het politiek-bestuurlijke besluitvormingsproces. Doeltreffend, doelmatig én rechtmatig.

De afgelopen jaren lag in de organisatie van de bedrijfsvoering de nadruk op het in orde brengen van de basis. Daardoor is de provincie nu beter in staat om tijdig in te spelen op politiek-maatschappelijke ontwikkelingen. En als de basis op orde is, vraagt dat om onderhoud en doorontwikkeling. De provincieorganisatie doet dat op de volgende thema's in de bedrijfsvoering:

- Professionalisering: 'Samen leren in het werk'
- Digitalisering en datagedreven werken
- Bedrijfsvoeringsystemen
- Informatiebeheer.

Professionalisering

De provincie wil het coördinerend middelpunt van de regio zijn: wendbaar in haar taak en voorop in de samenwerking. Medewerkers kunnen met hun kennis en ervaring samen oplossingen vinden voor ruimtelijke en economische opgaven. Een bijzonder relevante ambitie met het oog op de uitdagingen waar de provincie voor staat. Het betekent dat de provincie wendbaar, professioneel, vernieuwend en trots wil zijn.

Wendbaar

Medewerkers blijven leren: zo werkt de provincie aan haar wendbaarheid. De organisatie is bezig met opgaven die voortdurend veranderen. Dat gebeurt samen met partners en inwoners, in een context van schaarste. De provincie wil kortcyclisch werken, blijven focussen op de opgaven en investeren in het werkend leren.

Professioneel

Provinciemedewerkers zijn professioneel, goed in hun vak en goed in samenwerken. Daarom stimuleert de organisatie hen om zich duurzaam te ontwikkelen tot professionals die zowel binnen als buiten de provincie samenwerken aan de gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven.

In de nieuwe cao staat duurzame inzetbaarheid centraal. Dit geeft de organisatie vorm via de volgende thema's:

- Leren en ontwikkelen
- Arbeidsmobiliteit en loopbaan
- Vitaliteit
- Werk-privébalans

In 2024 werkt de provincie hier een samenhangend programma voor uit.

Leidinggeven doet de provincie vanuit vertrouwen. In 2024 vertaalt de organisatie de strategische agenda van de directie en de benoemde ontwikkelingen door naar een leiderschapsprogramma. Daarin ontwikkelt de provincie het leiderschap verder.

Vernieuwend

De organisatie wil vernieuwend zijn in haar werkwijzen. Medewerkers werken gebiedsgericht, integraal en in goede verbinding met partners, markt en inwoners. Hierbij maakt de provincie gebruik van de nieuwste datatechnologie.

Trots

De provincie is trots: "Wij zijn een aantrekkelijke werkgever waar medewerkers kunnen groeien en waar integriteit hoog in het vaandel staat". Medewerkers gaan actief de dialoog aan over diversiteit en inclusie, “Wij zijn trots op wat we als provincieorganisatie doen en wie we zijn.”.

In de krappe arbeidsmarkt is het moeilijk om geschikte kandidaten te vinden voor vacatures. Daarom neemt het belang toe van een goede profilering van de provincie als aantrekkelijke werkgever en van slimme wervingscampagnes. De provincie zet zich nog meer in om nieuwe, talentvolle mensen aan te trekken en aan zich te binden. De organisatie professionaliseert deze arbeidsmarktcommunicatie komend jaar verder.

Interne communicatie

Versterking van de interne communicatie is komend jaar een belangrijk speerpunt. Dit is een gevolg van het feit dat medewerkers met het hybride werken nog steeds veel thuiswerken. Het doel van de versterking van de interne communicatie is daarom niet alleen om collega’s te informeren, maar ook om ze zowel inhoudelijk als sociaal met elkaar te verbinden.

Het in 2023 vernieuwde intranet is het centrale communicatiekanaal. Een bezoek daaraan vormt de start van de werkdag voor elke medewerker van de provincie. Daarnaast maakt de organisatie voor de interne communicatie gebruik van onder meer livestreams, videoboodschappen, e-mails van de directie, achtergrondverhalen en interviews.

Digitalisering en datagedreven werken

De provincie zette het afgelopen jaar flinke stappen op het gebied van digitalisering en data. Voor 2023-2024 zijn er grote ambities voor verdere stappen in digitalisering en datagedreven werken.

Data- en digitaliseringsstrategie

In april 2023 stelde de provincie de ambtelijke data- en digitaliseringsstrategie vast, inclusief de uitvoeringsagenda 2023-2024. Deze strategie legt de focus op 3 prioritaire opgaven: wonen, klimaat & energie en het landelijk gebied. Er staat in beschreven hoe de provincie vanuit het domein data en digitaal de prioritaire opgaven wil ondersteunen bij het behalen van de doelen. Dit sluit aan bij de visie om meer integraal en datagedreven te gaan (samen)werken.

Data kunnen helpen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Door middel van data en informatieproducten gaat de provincie inzichtelijk maken waar welke keuzes gemaakt moeten worden. Een ander doel van de strategie richt zich op het gebruik van monitoren en modelleren. Daarmee kan de impact van voorgenomen beleid worden getoond.

ICT-visie

Eind 2022 startte de provincie met het opstellen van een nieuwe ICT-visie. Hierin staan de uitgangspunten met betrekking tot de inzet en doorontwikkeling van de ICT-strategie ('van de ICT naar een moderne, robuuste en veilige ICT-omgeving'). De uitgangspunten in deze visie vormen samen een routekaart. Aan de hand daarvan bouwt de organisatie in de komende jaren aan het ICT-fundament voor een digitale transformatie.

De focus in de visie van de provincie op informatieveiligheid verandert. In het verleden lag de nadruk op het beveiligen van de werkplek, netwerken en apps. Nu gaat de aandacht steeds meer uit naar het beveiligen van accounts en gegevens. Daarnaast brengt ICT verbeteringen aan in het actief monitoren van de digitale omgeving en zorgt de afdeling ervoor dat deze detectie geautomatiseerd plaatsvindt.

Vernieuwing ICT-basisdiensten

In 2023 werkt de provincie aan de vernieuwing van de ICT-basisdiensten. Hiervoor voert de organisatie een aanbesteding uit: de aanbesteding cloud- en werkplekdiensten, inclusief service- en integratieondersteuning. De nieuwe leverancier levert de werkplekdiensten (bijvoorbeeld laptops, telefoons, digitale werkomgeving) voor alle medewerkers. Daarnaast gaan de directies over op het systeem SharePoint.

Interprovinciale samenwerking

De provincie Noord-Holland werkt op verschillende gebieden nauw samen met andere provincies. Gezamenlijk lobbyen ze richting het Rijk op onderwerpen die voor hen belangrijk zijn. Afgelopen jaar behaalden ze goede resultaten op interprovinciaal niveau en binnen het Programma Digitalisering (voorheen Interprovinciale Digitale Agenda). De provincies maakten gezamenlijke aanbestedingen en contracteringen met onder andere Microsoft.

Daarnaast is er interprovinciale samenwerking over de implementatie van nationale en Europese wetgeving op het gebied van digitalisering. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de Wet open overheid, de Wet digitale overheid en de Single Digital Gateway.

Bedrijfsvoeringssystemen

2024 wordt een belangrijk jaar voor de bedrijfsvoeringsystemen (BVS). De provincie bereidt onder andere de vervanging van het kernsysteem voor in het meerjarige programma ‘BVS: rationalisatie van bedrijfsvoeringprocessen en -systemen’.

Vervanging van het kernsysteem

Het kernsysteem bevat de kerngegevens op het gebied van financiën, inkoop en HRM. Het is een belangrijke bron van informatie om mee te sturen en te gebruiken bij de verantwoording. Zowel als het gaat om bedrijfsvoering als om de prioritaire opgaven. Het doel is om vanaf 1 januari 2026 met een vernieuwd kernsysteem te gaan werken. Dat systeem moet voldoen aan de huidige stand van de techniek en de juiste informatie eenvoudig zichtbaar maken, op het juiste moment en in de juiste vorm. Informatie over de bedrijfsvoering moet bovendien toegankelijk en begrijpelijk zijn voor iedereen.

Het programma bedrijfsvoeringsystemen

Het programma ‘BVS: rationalisatie van bedrijfsvoeringprocessen en -systemen’ startte in 2023. De plannen daarin hebben 4 hoofddoelstellingen:

- Vervanging van het kernsysteem
- Vervanging van de overige systemen
- Toepassingen van nieuwe technieken
- Verandermanagement

De eerste 2 doelen richten zich op het creëren van een goed beheersbaar systeemlandschap dat optimaal ondersteunend is aan de informatiebehoeften vanuit de opgaven. Het derde doel betreft vooral het vergroten van de toegankelijkheid van informatie en de gebruikersvriendelijkheid. Het laatste doel gaat over de juiste begeleiding van medewerkers bij de veranderingen die nieuwe systemen en werkwijzen met zich meebrengen.

Informatiebeheer

De Archiefwet schrijft voor dat overheden hun informatie in ‘goede, geordende en toegankelijke staat’ brengen en houden. Met andere woorden: de provincie moet haar informatie goed beheren. Dankzij goed informatiebeheer kan de organisatie zich verantwoorden over haar handelen, transparant zijn en het vertrouwen van burgers en bedrijven behouden of terugwinnen. Daarnaast helpt het om efficiënter en beter samen te werken.

Verantwoordelijkheid voor informatiebeheer

Alle medewerkers van de provincie zijn zelf verantwoordelijk voor het beheer van de informatie die zij maken of ontvangen bij de uitvoering van hun taken. Daarom werken medewerkers in het kwaliteitssysteem informatiebeheer samen en werken ze structureel en continu aan verbeteringen. Dat doen ze door te zorgen voor up-to-date beleid, heldere interne communicatie en trainingen. Maar ook door alle managementlagen inzicht te geven in de staat van het informatiebeheer, aanbevelingen te doen en te adviseren.

Verbetering van het ICT-landschap

De provincie werkt daarnaast aan de verbetering van het ICT-landschap, om goed informatiebeheer beter te faciliteren. Zo worden e-mails straks automatisch conform de Archiefwet bewaard en vernietigd. Ook neemt de provincie langzaam afscheid van netwerkschijven, waarop informatie niet op de juiste manier kon worden beheerd. De organisatie stapt in plaats daarvan over op Sharepoint. Dat systeem is speciaal ingericht om informatie conform de Archiefwet te beheren. Bij de aanschaf van nieuwe ICT-middelen is geschiktheid voor informatiebeheer een belangrijke parameter in het keuzeproces.

Kaderstelling

De provincie vertaalt ondermeer externe regelgeving in interne kaders, ten behoeve van zowel het primair proces als de bedrijfsvoering. Hierbij is het uitgangspunt dat deze kaders begrijpelijk zijn en praktisch toepasbaar in de context van de opgaven van de provincie.

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet bundelt 26 wetten en tal van regels en zorgt voor vereenvoudiging, samenvoeging en deels nieuwe invulling van het omgevingsrecht voor de fysieke leefomgeving. Dat betekent een andere manier van werken.

Sturing en beheersing

Sturing op het behalen van de doelstellingen van de provincie vindt plaats via de planning & controlcyclus. In juli 2023 is er het coalitieakkoord ‘Verbindend vooruit’ gesloten en deze is vertaald in de begroting 2024.

Intern stuurt de provincie steeds meer op dashboards en werkt zij toe naar datagedreven analyses op het gebied van bedrijfsvoering. In 2024 zet de provincie in op verdere integratie van diverse dashboards ter ondersteuning van het management.

De focus van interne beheersing richt zich de komende jaren op het beheerst realiseren van de provinciedoelstellingen. Hierbij gaat de aandacht uit naar zowel doelmatigheid, doeltreffendheid als rechtmatigheid.

Hiertoe is een controlframework ingericht dat vanuit verschillende invalshoeken (de 7 elementen van control als opgenomen in het controlstatuut) bijdraagt onder meer aan het versterken van de governance, het werken in overeenstemming met wet- en regelgeving, risicomanagement en project- en procesbeheersing. Jaarlijks stellen de afzonderlijke directies interne beheersplannen op waarin de concrete behoefte ter versterking van de interne beheersing voor die specifieke directie wordt vastgelegd. De voortgang wordt periodiek besproken en zonodig bijgesteld.

Vanaf boekjaar 2023 geeft het college van Gedeputeerde Staten zelfstandig een rechtmatigheidsverantwoording af. Hiervoor is reeds een solide basis gelegd in de organisatie door een goed ingerichte (verbijzonderde) interne controlefunctie. Bij de vaststelling in 2024 van de jaarstukken 2023 zal deze verantwoording voor het eerst worden afgelegd.

Kosten Bedrijfsvoering

Overhead

De kosten voor overhead bestaan uit capaciteitskosten voor bedrijfsvoering (personele kosten van eigen medewerkers en externe inhuur) en materiële kosten als huisvesting en ICT.

Voor de bepaling van personele overhead wordt uitgegaan van de functies zoals genoemd in de notitie Overhead van de commissie BBV, aangevuld met een aantal interne uitgangspunten. Hierin is voor specifieke functies in lijn met de uitgangspunten van de BBV-notitie vastgelegd of deze tot overhead of tot programmakosten behoren.

Materiële kosten voor bedrijfsvoering worden voor het overgrote deel gerekend tot de overhead. Dit zijn bijvoorbeeld het onderhoud aan de panden, schoonmaak, beveiliging, catering en kosten van informatisering.

Er worden geen overheadkosten aan investeringen toegerekend. Dat geldt zowel voor personele kosten als voor materiële kosten.

Deze kosten worden toegelicht in de programmabegroting onder programma 7, onderdeel 7.2.1.

Overhead capaciteitskosten	59.052
Overhead materiële kosten	28.613
Totaal overhead	**87.665**

Totale capaciteitskosten

Provinciale Staten stellen bij de begroting de totale kosten van de programma's en nieuwe investeringskredieten vast. De capaciteitskosten maken onderdeel uit van deze kosten. In deze paragraaf staan deze capaciteitskosten vermeld en toegelicht.

Capaciteitskosten zijn de kosten van lonen voor de eigen medewerkers plus de zogenaamde persoonsgebonden kosten zoals reis- en opleidingskosten. Daarnaast worden ook de kosten van ingehuurde medewerkers tot de capaciteitskosten gerekend.

Bijzonder aan deze kosten is dat ze niet direct op de programma's kunnen worden verantwoord, omdat medewerkers voor meerdere programma's kunnen worden ingezet. Medewerkers worden niet in dienst genomen 'van' een programma, maar van een organisatorische eenheid binnen de organisatie. De capaciteitskosten worden via een verdeelsleutel op basis van werkprogramma's toegerekend aan de programma's en investeringskredieten.

Sinds enige tijd ervaren we, dat er diverse uitdagingen zijn die hun impact hebben op de sturing op de capaciteit in de organisatie. Vanuit het Rijk komen grote, nog niet volledig uitgekristalliseerde opgaven op ons af. Externe factoren, zoals beperkingen vanwege stikstof en dergelijke maken de uitvoering van projecten onzeker. Daarnaast staat de arbeidsmarkt onder druk en is het soms moeilijk geschikte kandidaten voor een functie te vinden. Dit leidt tot hogere prijzen voor de inhuur van specialisten aan de ene kant en tot langer openstaande vacatures aan de andere kant.

Een nieuwe PS-periode leidt tot veranderingen in het opgavenpakket. Samen met de externe uitdagingen heeft dit er toe geleid dat de onzekerheid over de toekomstig benodigde capaciteit groter is geworden. In 2022 en in 2023 is daarom de keuze gemaakt om het aandeel van capaciteitskosten in de programma's incidenteel op te nemen en niet meerjarig te verwerken. In onderstaande tabel waarin de vigerende begrotingsbedragen zijn opgenomen, is dit duidelijk zichtbaar. Het op dit moment als capaciteitskosten gelabelde aandeel van de programmakosten staat voor 2024 en verder ongeveer op het niveau van 2021.

Gedurende het jaar neemt het aandeel van capaciteit in een programma toe. In de laatste begrotingswijziging wordt de laatst actuele stand voor het lopende begrotingsjaar opgenomen. Dit betreft bijna uitsluitend tijdelijke ingehuurde capaciteit vanuit de programmabudgetten of investeringskredieten voor specifieke werkzaamheden.

BEGROTINGEN	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Opgenomen in de programmakosten	117,4	118,3	124,4	132,0	118,8	118,5	118,1	118,3
Opgenomen in de investeringskredieten	15,7	15,3	12,6	14,2	11,3	11,3	11,3	11,3
Totale begrote capaciteitskosten	**133,0**	**133,6**	**137,0**	**146,3**	**130,1**	**129,8**	**129,4**	**129,6**

Voor de begroting 2024 is op basis van ervaringscijfers van 2022 en 2023 een schatting opgenomen. In deze schatting is de formatieontwikkeling en het prijspeil van de lonen meegenomen. Voor de eerste begrotingswijziging zal uitgewerkt worden hoeveel capaciteit er per programma nodig is om onze taken en het coalitieprogramma te kunnen uitvoeren.

In onderstaande tabel staat de verdeling per programma opgenomen.

Programma (x € 1.000)	2023	2024	2025	2026	2027	2024 in %
1. Bestuur	11.138	12.240	12.240	12.240	12.240	9%
2. Klimaat en gezonde leefomgeving	7.033	6.153	6.153	6.153	6.153	5%
3. Ruimte en Wonen	6.533	7.241	7.241	7.241	7.241	5%
4. Bereikbaarheid	28.534	29.711	29.711	29.711	29.711	22%
5. Natuur en landelijk gebied	14.161	13.731	13.731	13.731	13.731	10%
6.. Economie, leefbaarheid en cultuur	6.309	6.714	6.714	6.714	6.714	5%
7. Overzicht Algemene middelen en organisatie	58.183	59.052	59.052	59.052	59.052	44%
Totaal naar programma's	**131.891**	**134.842**	**134.842**	**134.842**	**134.842**	
Totaal naar investeringen	**14.226**	**11.300**	**11.300**	**11.300**	**11.300**	
Totale capaciteitskosten	**146.117**	**146.142**	**146.142**	**146.142**	**146.142**	

3.5 Verbonden partijen

Algemeen

Verbonden partijen zijn privaat- of publiekrechtelijke organisaties waarin de provincie een bestuurlijk en financieel belang heeft. Een financieel belang bestaat uit het door de provincie ter beschikking gestelde bedrag dat zij niet kan verhalen als de verbonden partij failliet gaat. Of het bedrag waarvoor de provincie aansprakelijk is als de verbonden partij de verplichtingen niet nakomt. Een bestuurlijk belang is zeggenschap door vertegenwoordiging in het bestuur of door stemrecht.

De verbonden partijen van de provincie Noord-Holland bestaan uit de provinciale deelnemingen (A), de gemeenschappelijke regelingen waaraan zij deelneemt (B) en een aantal overige rechtspersonen met een voor de provincie financieel en bestuurlijk belang (C).

A. Deelnemingen

Naar hun aard kunnen deelnemingen worden onderscheiden in de categorieën (voormalige) nutsbedrijven, regionale ontwikkelingsmaatschappijen, beleggingen en overige.

De deelnemingen in de (voormalige) nutsbedrijven (PWN, Alliander, Afvalzorg) zijn vanuit de historie ontstaan. Regelmatig wordt beoordeeld of aanhouding van de belangen nog een provinciaal belang dient.

Ten aanzien van de ontwikkelingsvennootschappen (SADC, PolanenPark en Zeestad) kunnen sociaaleconomische redenen en motieven vanuit ruimtelijke ordening worden aangevoerd voor de diverse participaties. Zolang de doelstelling van de desbetreffende ontwikkelingsmaatschappij actueel is, blijft de provincie in principe deelnemen. Tenzij nieuwe ontwikkelingen tot andere keuzes leiden.

De deelnemingen met een beleggingskarakter in de Bank Nederlandse Gemeenten en de Nederlandse Waterschapsbank dienen geen direct provinciaal belang, maar worden aangehouden vanwege het geringe risico en het hoge rendement.

Recreatie Noord-Holland is een uitvoeringsorganisatie waarin de provincie deelneemt. Deze organisatie beheert en onderhoudt gebieden van een aantal recreatieschappen.

De provincie neemt deel in 4 fondsen (PDENH, INH, ROM InWest en LSFA). Deze fondsen zijn actief op het gebied van duurzaamheid, innovatieve bedrijven en life sciences.

B. Gemeenschappelijke regelingen

De provincie is actief in een aantal recreatieschappen in het kader van landschapsbeheer en het creëren van recreatievoorzieningen.

De Randstedelijke Rekenkamer is een gemeenschappelijke regeling en oefent voor de provincies Flevoland, Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland de wettelijk verplichte rekenkamerfunctie uit.

Het Openbaar lichaam Waddenfonds is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincies Noord-Holland, Groningen en Fryslân.

De provincie neemt deel aan 4 omgevingsdiensten. Dat betreft gemeenschappelijke regelingen tussen de provincie en een aantal gemeenten in Noord-Holland. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincies Noord-Holland en Flevoland en een aantal gemeenten in beide provincies.

C. Overige verbonden partijen

De provincie is lid van de vereniging Interprovinciaal Overleg (IPO). Deze samenwerking heeft als doel de condities waaronder provincies werken te optimaliseren en provinciale vernieuwingsprocessen te stimuleren.

De provincie is in 2019 lid geworden van de coöperatieve vereniging samenwerkingsverband DOVA. Deze vereniging behartigt de belangen op het gebied van openbaar vervoer.

De provincie is betrokken bij een aantal stichtingen. Deze worden als verbonden partij opgenomen als door de provincie een bestuurder wordt benoemd en er sprake is van jaarlijkse financiële bijdragen. Daarmee wordt een ruime invulling gegeven aan de definitie van verbonden partijen.

Het gaat hierbij om de volgende stichtingen:

- Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio
- Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied
- Stichting Administratiekantoor Aandelen Zeehaven IJmuiden
- Stichting Voorbereiding Pallasreactor

Het fonds Nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland is op grond van de Wet milieubeheer tot stand gekomen als publiekrechtelijk rechtspersoon. Doel is het beheren van de gelden in het fonds. Deze gelden worden gebruikt om de kosten te dekken van de eeuwigdurende nazorg van gesloten stortplaatsen.

Sturen op bijdrage aan provinciale doelen

De provincie stuurt actief op de bijdrage van een verbonden partij aan de provinciale doelen. De beleidsmatige afweging of voortzetting van participatie in bestaande verbonden partijen wenselijk is, komt aan de orde bij de vierjaarlijkse evaluatie van de verbonden partij. Naast (her)definiëring van het publieke belang wordt voor elke verbonden partij, zowel bij het aangaan van de verbintenis als bij de periodieke evaluatie, getoetst of deze bijdraagt aan de provinciale beleidsdoelstellingen. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief wordt beoordeeld of de bedrijfsvoering van de verbonden partij voldoende zakelijk is. In alle gevallen wordt periodiek de beleidsmatige afweging gemaakt om betrokken te blijven of te zijn bij activiteiten van de verbonden partij.

Invulling aandeelhouders- en commissarisrol

De belangen van de provincie bij de deelnemingen worden primair via de aandeelhoudersrol behartigt. Deze rol is geplaatst in de portefeuille van de gedeputeerde die ook belast is met het beleidsveld. Voor het benodigde contact met de belangrijkste deelnemingen houden de portefeuillehouder en bestuurders van de onderneming elk jaar verschillende afstemmingsoverleggen.

Voor de overige aspecten van invulling van de aandeelhoudersrol wordt verwezen naar de kadernota verbonden partijen 2020.

Relevante ontwikkelingen verbonden partijen

De volgende wijzigingen vonden de afgelopen periode plaats op het gebied van de verbonden partijen:

- Medio 2021 besloten GS om een verkenning uit te voeren naar de vraag of – en zo ja, hoe – een vervreemding van de aandelen in Recreatie Noord-Holland N.V. is te realiseren. Aan deze verkenning is in 2022 verder uitvoering gegeven. Op 21 februari 2023 besloten GS door te gaan met het verkoopproces.
- De aandeelhouders van Alliander verstrekten in december 2021 een converteerbare lening van in totaal € 600 miljoen aan Alliander. Conform het provinciale aandelenbelang heeft de provincie Noord-Holland hiervan € 55 miljoen verstrekt. In 2021 startten ook gesprekken met de Staat over het versterken van de kapitaalstructuur van Alliander. Het hieruit voortvloeiende afsprakenkader wordt naar verwachting medio 2023 getekend.
- SADC heeft in het voorjaar van 2022 het nog openstaande deel van de aandeelhouderslening volledig terugbetaald aan de aandeelhouders. Voor de provincie Noord-Holland betrof dit een bedrag ad € 625.000.
- Op 24 maart 2022 was de oprichtingsvergadering van de gemeenschappelijke regeling siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinies.
- Per 1 januari 2023 is het Innovatiefonds Noord-Holland gestart met 2 nieuwe fondsen. Het gaat om het tweede proof-of-conceptfonds (fonds vermogen van € 14.100.000, provincie € 4.250.000) in samenwerking met de kennisinstellingen die aandeelhouder zijn in het Innovatiefonds. Daarnaast voeren zij namens de

Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) en de provincie de Vroegefasefinancieringsregeling Noord-Holland uit (fondsvermogen van € 10.000.000, provincie € 5.000.000).

- Per 1 januari 2023 is het openbaar lichaam Plassenschap Loosdrecht en omstreken omgevormd naar een bedrijfsvoeringsorganisatie. Dit is conform de besluitvorming van Provinciale Staten op 4 juli 2022.

Uitgaven

De lasten voor de verbonden partijen zijn terug te vinden in verschillende programma's. De lasten (rentelasten) voor de deelnemingen in SADC en Zeehaven IJmuiden staan in programma 6 'Economie, leefbaarheid en cultuur' onder beleidsdoel 6.3.

De bijdragen aan de recreatieschappen zijn opgenomen in programma 5 onder beleidsdoel 5.2. De bijdragen aan de omgevingsdiensten zijn opgenomen onder beleidsdoel 2.2. De bijdragen van de provincie aan het Interprovinciaal Overleg zijn verdeeld over de programma's op basis van de kerntaak waarvoor het IPO deze middelen inzet.

Inkomsten

De provincie ontving in 2022 circa € 13,8 miljoen aan dividend. Voor 2023 raamt de provincie circa € 9,3 miljoen. Zie hiervoor het overzicht van de ontvangen bedragen per deelneming. De ontvangen dividenden worden gebruikt als algemeen dekkingsmiddel. Voor het jaar 2024 is een bedrag begroot ad € 6,9 miljoen.

Leningen en garantstellingen verstrekt aan verbonden partijen

Aan een aantal provinciale verbonden partijen is bij oprichting of bij een latere financieringsbehoefte leningen dan wel garanties verstrekt, namelijk:

- De in het verleden met PolanenPark afgesloten leningsovereenkomst voor een maximum bedrag van € 23 miljoen is medio 2016 afgelost. De aandeelhouders in PolanenPark staan sindsdien naar rato garant voor een bancaire lening van PolanenPark van € 20 miljoen. Voor de provincie betekent dit een garantstelling van maximaal € 8 miljoen.
- Aan Zeehaven IJmuiden is in 2011 een lening verstrekt van € 600.000. Deze lening is in 2021 verlengd tot 2026.
- Aan de Stichting Voorbereiding Pallasreactor is een subsidie in de vorm van een rentedragende geldlening van € 40 miljoen verleend voor de activiteiten in de voorbereidingsfase van de Pallasreactor.
- Aan SADC (Schiphol Area Development Company) is in 2018 een kredietfaciliteit van in totaal € 13,5 miljoen verstrekt door de 4 aandeelhouders: voor de provincie derhalve € 3,375 miljoen. Ultimo 2021 is in totaal een bedrag van € 625.000 bij de provincie opgenomen onder deze faciliteit. In het voorjaar van 2022 is dit bedrag afgelost.
- Aan Alliander is in december 2021 een converteerbare lening van € 55 miljoen verstrekt voor de oplopende investeringen in de energietransitie.

Risico's verbonden aan verbonden partijen

De financiële risico's gerelateerd aan verbonden partijen zijn als volgt weer te geven (zie tevens de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing):

Gestort aandelenkapitaal bij deelnemingen

Een aandeelhouder in een vennootschap (deelneming) heeft een bedrag betaald voor de aandelen. Als de vennootschap slechte resultaten behaalt, kan sprake zijn van (gedeeltelijk) verlies van dit bedrag. Dit moet dan op de provinciale balans worden gecorrigeerd.

Dividendopbrengsten van deelnemingen
Als een deelneming winsten behaalt, kan een deel van die winst als dividend worden uitgekeerd aan de aandeelhouders. Deze mogelijke dividenden zijn onzeker doordat pas na afloop van een boekjaar blijkt of het verwachte resultaat is behaald.

De provincie dekt in het weerstandsvermogen het risico af dat 25% van het verwachte dividend niet wordt uitgekeerd.

Dit risico is in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen als risico's verbonden partijen.

Overzicht verbonden partijen

Deelneming

1	Alliander N.V.			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Arnhem	Eigen vermogen	€ 4.470.000.000	€ 4.570.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 62.654.400	Vreemd vermogen	€ 5.730.000.000	€ 6.106.000.000
% belang	9,16	Resultaat	€ 242.000.000	€ 198.000.000
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Dividend	€ 8.590.000	€ 9.260.000
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Energievoorziening			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	in december 2021 is door de PNH een lening van € 55 miljoen verstrekt aan Alliander			

2	N.V. Afvalzorg Holding			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 73.934.000	€ 72.863.000
Nominale waarde aandelen	€ 12.600.000	Vreemd vermogen	€ 160.565.000	€ 139.978.000
% belang	90	Resultaat	€ 3.040.000	€ 177.000
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Dividend	€ 1.125.000	€ 1.125.000
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Efficiënt gebruik stortplaatsen			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

3	N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Velserbroek	Eigen vermogen	€ 258.189.000	€ 268.967.000
Nominale waarde aandelen	€ 6.806.703	Vreemd vermogen	€ 523.897.000	€ 555.284.000
% belang	100	Resultaat	€ 9.316.000	€ 11.741.000
Programma	Ruimte en Wonen	Dividend	€ 602.620	€ 623.278
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

4	Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 2.999.303	€ 2.691.403
Nominale waarde aandelen	€ 370.000	Vreemd vermogen	€ 1.788.679	€ 1.298.225
% belang	100	Resultaat	-€ 95.407	-€ 307.900
Programma	Natuur en landelijk gebied	Dividend	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Beheer en onderhoud recreatiegebieden			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	GS hebben in 2021 besloten om een verkenning uit te voeren naar de vraag of en zo ja hoe een vervreemding van de aandelen in RNH is te realiseren. Op 21 februari 2023 hebben GS besloten door te gaan met het verkoopproces.			

5	Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	€ 120.549.000	€ 121.887.000
Nominale waarde aandelen	€ 3.424.680	Vreemd vermogen	€ 24.348.000	€ 21.036.000
% belang	25	Resultaat	€ 4.219.000	€ 1.338.000
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht lid RvC			
Publiek doel	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden. Marketing en acquisitie.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

6	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. in liquidatie (RON)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Zaanstad	Eigen vermogen	€ 3.929.000	€ 719.162
Nominale waarde aandelen	€ 787.500	Vreemd vermogen	€ 10.780.000	€ 1.480
% belang	33,30	Resultaat	€ 7.954.000	€ 390.612
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 2.833.333	€ 1.200.000
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling Noordzeekanaalgebied			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	De RON is op 23 december 2021 ontbonden. Het vermogen wordt thans vereffend. Er zal nog een liquidatie uitkering volgens als de vereffening is afgerond. Naar verwachting is dat in 2023.			

7	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Alkmaar	Eigen vermogen	€ 1.238.631	€ 1.279.170
Nominale waarde aandelen	€ 26.460	Vreemd vermogen	€ 2.747.526	€ 3.698.470
% belang	49	Resultaat	€ 70.002	€ 40.539
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht voorzitter RvC			
Publiek doel	Ontwikkeling Economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

8	PolanenPark B.V.			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 251.391	€ 384.983
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	€ 2.471.160	€ 2.088.332
% belang	50	Resultaat	€ 61.266	€ 322.792
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

9	PolanenPark C.V.			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	€ 5.169.645	€ 5.722.416
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	€ 10.551.970	€ 10.241.743
% belang	50	Resultaat	€ 278.950	€ 2.152.177
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Stemrecht VvV			
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

10	Zeehaven IJmuiden N.V.			
			2021	2022
Vestigingsplaats	IJmuiden	Eigen vermogen	€ 26.954.000	€ 29.128.000
Nominale waarde aandelen	€ 408.402	Vreemd vermogen	€ 32.561.000	€ 33.265.000
% belang	8,40	Resultaat	€ 1.742.000	€ 2.358.000
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 24.500	€ 24.500
Bestuurlijk belang	Benoeming bestuurslid beherende stichting			
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

11	Zeestad Beheer B.V.			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Den Helder	Eigen vermogen	€ 18.000	€ 18.000
Nominale waarde aandelen	€ 9.000	Vreemd vermogen	€ 0	€ 0
% belang	50	Resultaat	€ 0	€ 0
Programma	Ruimte en Wonen	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Stadsvernieuwing Den Helder			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

12	Zeestad C.V.			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Den Helder	Eigen vermogen	€ 0	€ 0
Nominale waarde aandelen	0	Vreemd vermogen	€ 61.972.040	€ 74.376.702
% belang	49	Resultaat	€ 0	€ 0
Programma	Ruimte en Wonen	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht VvV			
Publiek doel	Stadsvernieuwing Den Helder			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

13	N.V. Bank Nederlandse Gemeenten (BNG)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€ 5.062.000.000	€ 4.615.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 1.525.875	Vreemd vermogen	€ 143.995.000.000	€ 107.459.000.000
% belang	1,10	Resultaat	€ 236.000.000	€ 300.000.000
Programma	Overzicht algemene middelen en organisatie	Dividend	€ 1.104.734	€ 1.391.598
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Belegging			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

14	Nederlandse Waterschapsbank N.V. (NWB)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€ 1.902.000.000	€ 1.995.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 11.845	Vreemd vermogen	€ 94.117.000	€ 71.290.000
% belang	0,2	Resultaat	€ 121.000.000	€ 143.000.000
Programma	Overzicht algemene middelen en organisatie	Dividend	€ 79.943	€ 88.826
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Belegging			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

15	Life Sciences Fund Amsterdam B.V.			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€ 7.294.413	€ 8.193.691
Nominale waarde aandelen	€ 36.038	Vreemd vermogen	€ 24.434	€ 13.569
% belang	20	Resultaat	-€ 4.622.543	€ 899.279
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100% Fondsomvang: €10 miljoen			

16	Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.			
			2021	**2022**
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 39.309.325	€ 51.396.267
Nominale waarde aandelen	€ 1	Vreemd vermogen	€ 5.677.900	€ 2.748.033
% belang	100	Resultaat	-€ 2.425.557	-€ 2.205.790
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Stimuleren duurzame economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100%. Fondsomvang: €85 miljoen.			

17	Innovatiefonds Noord-Holland B.V.			
			2021	**2022**
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€ 6.241.981	€ 8.713.704
Nominale waarde aandelen	€ 8.000	Vreemd vermogen	€ 483.993	€ 609.686
% belang	50	Resultaat	€ 1.150.306	€ 600.723
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend		
Bestuurlijk belang	stemrecht AvA			
Publiek doel	Het beschikbaar stellen van financiering aan kleine en middelgrote ondernemingen teneinde (innovatieve) projecten te stimuleren binnen de provincie.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100%			

18	SolaRoad B.V.			
			2021	**2022**
Vestigingsplaats	Delft	Eigen vermogen	€ 97.970	-€ 10.049
Nominale waarde aandelen	€ 400	Vreemd vermogen	€ 119.422	€ 129.884
% belang	40	Resultaat	-€ 163.572	-€ 108.019
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Dividend		
Bestuurlijk belang	stemrecht AvA			
Publiek doel	Verduurzaming van de energiesector			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

19	InWest Regio B.V. (ROM)			
			2021	2022
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen		€ 18.301.978
Nominale waarde aandelen	€ 40.000	Vreemd vermogen		€ 6.315.526
% belang	33,25	Resultaat		-€ 1.564.635
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	De vennootschap heeft als doel om binnen het werkgebied bij te dragen aan het versterken van de positie en de internationale concurrentiekracht van de regio Noord-Holland en Nederland en aan het realiseren van de transitieopgaven op energie en circulariteit door onder andere het beschikbaar stellen van financiering, adviseren en begeleiden van ondernemingen, stimuleren en faciliteren va innovatie, etc.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Deze B.V. is opgericht op 7 oktober 2021. Het eerste boekjaar loopt tot 31 december 2022; derhalve zijn geen cijfers over 2021 beschikbaar.			

Gemeenschappelijke regelingen

1	Recreatieschap Spaarnwoude			
			2023	2024
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 3.027.122	€ 3.275.346
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33%		2021	2022
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 15.095.472	€ 14.528.570
		Vreemd vermogen	€ 3.538.271	€ 3.860.853
		Resultaat	-€ 1.093.430	-€ 566.901
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. 1 lid van Provinciale Staten is lid van het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

2	Recreatieschap Groengebied Amstelland			
			2023	2024
Vestigingsplaats	Amstelveen	Bijdrage Provincie NH	€ 1.024.894	€ 1.108.935
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	14,28%		2021	2022
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 1.720.949	€ 1.997.015
		Vreemd vermogen	€ 3.230.874	€ 3.123.956
		Resultaat	-€ 108.167	€ 276.066
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

3	Recreatieschap Twiske-Waterland			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 1.511.651	€ 1.635.606
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	21,5%		**2021**	**2022**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 5.091.543	€ 5.232.582
		Vreemd vermogen	€ 468.982	€ 605.680
		Resultaat	€ 120.345	€ 141.039
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

4	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 848.677	€ 908.933
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	12,5%		**2021**	**2022**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 1.760.722	€ 1.473.147
		Vreemd vermogen	€ 907.202	€ 1.094.471
		Resultaat	€ 353.586	-€ 287.576
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

5	Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 556.475	€ 587.957
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	16,67%		**2021**	**2022**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 1.386.872	€ 842.112
		Vreemd vermogen	€ 3.265.045	€ 8.567.145
		Resultaat	-€ 150.177	-€ 473.848
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur (wordt Plassenraad genoemd). 1 lid van Provinciale Staten is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

6	Beheersregeling Amstel			
			2023	2024
Vestigingsplaats	n.v.t.	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			2021	2022
Programma	Bereikbaarheid	Eigen vermogen	€ 0	€ 0
		Vreemd vermogen	€ 0	€ 0
		Resultaat	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Door de beheerregeling is het beheer bij 1 provincie, de provincie Noord-Holland, belegd.			
Publiek doel	Het beheer van de Amstel			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

7	Randstedelijke Rekenkamer			
			2023	2024
Vestigingsplaats	Amsterdam	Bijdrage Provincie NH	€ 449.009	€ 470.176
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	25%		2021	2022
Programma	Bestuur	Eigen vermogen	€ 527.706	€ 428.030
		Vreemd vermogen	€ 519.651	€ 502.249
		Resultaat	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	De gemeenschappelijke regeling is aangegaan om gezamenlijk op een effectieve en efficiënte wijze de wettelijke opdracht voor het instellen van een rekenkamer vorm en inhoud te kunnen geven.			
Publiek doel	Rekenkamerfunctie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

8	Openbaar lichaam Waddenfonds			
			2023	2024
Vestigingsplaats	Leeuwarden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33%		2021	2022
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 107.522.102	€ 113.553.928
		Vreemd vermogen	€ 78.546.928	€ 84.554.798
		Resultaat	€ 6.536.675	€ 1.890.844
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Water is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. 2 leden Provinciale Staten nemen deel aan het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheren en besteden Waddenfonds			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

9	Omgevingsdienst Flevoland Gooi- en Vechtstreek			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Lelystad	Bijdrage Provincie NH	€ 608.918	€ 571.392
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	4,24		**2021**	**2022**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 1.642.644	€ 255.454
		Vreemd vermogen	€ 4.266.090	€ 5.559.170
		Resultaat	€ 569.799	€ 923.890
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Toezicht houden op de omgevingsdiensten OD NHN en OFGV is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

10	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Zaandam	Bijdrage Provincie NH	€ 26.872.000	€ 29.741.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	20%		**2021**	**2022**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 4.010.000	€ 2.634.000
		Vreemd vermogen	€ 18.534.000	€ 28.099.000
		Resultaat	€ 832.000	-€ 909.000
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Milieu is lid van het DB en AB. Plaatsvervanger is tevens lid van het AB.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

11	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Hoorn	Bijdrage Provincie NH	€ 9.659.000	€ 9.749.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	30%		**2021**	**2022**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 5.977.742	€ 4.854.608
		Vreemd vermogen	€ 5.326.310	€ 5.481.406
		Resultaat	€ 2.111.560	€ 1.110.040
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder; Toezicht houden op de omgevingsdiensten OD NHN en OFGV en is lid van het algemeen bestuur en dagelijks bestuur.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Voor 2021 zijn er extra middelen beschikbaar gesteld voor de VTH-plustaken in verband met de uitvoering van de Wet natuurbescherming waaronder stikstof			

12	Omgevingsdienst IJmond			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Beverwijk	Bijdrage Provincie NH	€ 1.138.601	€ 441.029
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	13%		**2021**	**2022**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 648.213	€ 734.217
		Vreemd vermogen	€ 11.095.048	€ 11.100.945
		Resultaat	€ 160.362	€ 121.955
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Milieu is lid van het AB.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

13	Gemeenschappelijke Regeling Siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinies			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 300.000	€ 300.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	30		**2021**	**2022**
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Eigen vermogen		€ 868.590
		Vreemd vermogen		€ 0
		Resultaat		€ 36.512
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder is Cultureel erfgoed is lid van het bestuur het gemeenschappelijk orgaan			
Publiek doel	Behoud en uitdragen van de universele waarde van het UNESCO werelderfgoed van de Hollandse Waterlinies			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Opgericht in 2022			

Privaatrechtelijke rechtspersonen

14	Interprovinciaal Overleg			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Den Haag	Bijdrage Provincie NH	€ 2.496.000	€ 2.298.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	8,33%		**2021**	**2022**
Programma	Bestuur	Eigen vermogen	€ 5.169.720	€ 5.687.607
		Vreemd vermogen	€ 31.630.259	€ 43.081.750
		Resultaat	€ 2.979.000	€ 3.676.547
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder IPO-bestuur is lid van het bestuur van het IPO. 2 leden van Provinciale Staten nemen deel aan de algemene vergadering van het IPO.			
Publiek doel	Belangenbehartiging provincies			

Eventuele ontwikkelingen/risico's				

15	Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 253.476	€ 341.820
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2021**	**2022**
Programma	Bereikbaarheid	Eigen vermogen	€ 871.413	€ 509.450
		Vreemd vermogen	€ 4.284.808	€ 2.388.243
		Resultaat	€ 229.773	-€ 361.963
Bestuurlijk belang	Namens Gedeputeerde Staten is de teamsenior openbaar vervoer van de sector Mobiliteit de gevolmachtigde om deel te nemen aan de Algemene Ledenvergadering van de DOVA U.A.			
Publiek doel	Ontwikkelen van een beter mobiliteitsbeleid van de leden en het realiseren van een doeltreffend en efficiënt openbaar vervoer voor de reiziger.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

17	Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Haarlemmermeer	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2021**	**2022**
Programma	Ruimte en Wonen	Eigen vermogen	€ 40.199.132	€ 34.986.916
		Vreemd vermogen	€ 231.935	€ 290.081
		Resultaat	-€ 391.832	-€ 369.918
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Schiphol: Voorzitter Raad van Toezicht			
Publiek doel	Verbeteren leefkwaliteit Schipholregio.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

18	Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2021**	**2022**
Programma	Ruimte en Wonen	Eigen vermogen	€ 311.501	€ 310.179
		Vreemd vermogen	€ 944.602	€ 1.112.407
		Resultaat	€ 5.893	-€ 1.321
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Havens: Voorzitter Bestuursplatform NZKG			
Publiek doel	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

19	Stichting Administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2021**	**2022**
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Eigen vermogen	€ 26.954.000	€ 29.128.000
		Vreemd vermogen	€ 32.561.000	€ 33.265.000
		Resultaat	€ 1.742.000	€ 2.358.000
Bestuurlijk belang	Lidmaatschap bestuur Stichting.			
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

20	Stichting Voorbereiding Pallas-reactor			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Schagen	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2021**	**2022**
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Eigen vermogen	-€ 197.541.333	-€ 268.572.000
		Vreemd vermogen	€ 213.090.110	€ 286.815.000
		Resultaat	-€ 44.472.444	-€ 71.031.000
Bestuurlijk belang	Benoeming leden Raad van Toezicht.			
Publiek doel	Voorbereiding bouw hoge-flux reactor.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

Publiekrechtelijk rechtspersoon

21	Fonds Nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland			
			2023	**2024**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2021**	**2022**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 58.997.343	€ 51.224.350
		Vreemd vermogen	€ 14.419	€ 62.088
		Resultaat	€ 3.492.893	-€ 7.772.993
Bestuurlijk belang	GS zijn beheerder van het Fonds.			
Publiek doel	Beheer fonds ten behoeve van de nazorg stortplaatsen.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

3.6 Grondbeleid

Algemeen

Grondaankoop, -bezit en -verkoop is voor de provincie een middel voor het realiseren van provinciale doelen en dus geen doel op zich. De grondactiviteiten van de provincie vinden plaats binnen de kaders van de 5e Nota Grondbeleid. Belangrijkste uitgangspunten hierin zijn: rechtmatigheid, transparantie, marktconformiteit en duurzaamheid. De aankoop van gronden gebeurt in beginsel op basis van onafhankelijke taxaties. De verkoop van gronden is in beginsel openbaar. Hiermee voldoet de provincie aan het gelijkheidsbeginsel (arrest Didam) en waarborgt zij de marktconformiteit. Als overheid mag de provincie namelijk geen verstorende werking op de grondmarkt hebben en geen onrechtmatige staatssteun verlenen. Tevens moet zij als overheid iedereen gelijk behandelen en niemand een voorkeurspositie geven. Bij de verhuur, verpachting en verkoop van gronden heeft dan ook iedereen dezelfde positie. Hiervan kan, op basis van een integrale afweging met inachtneming van het zorgvuldigheidsbeginsel, worden afgeweken als een provinciaal doel aan de orde is.

Aankoop van gronden voor de verschillende beleidsdoelen gebeurt zoveel mogelijk op minnelijke (vrijwillige) basis. Indien noodzakelijk wordt een onteigeningsprocedure gestart. In 2022 is het Koninklijk Besluit geslagen over de onteigening van 3 eigenaren in de Schil Naardermeer. Vooralsnog zet de provincie de gerechtelijke procedure hiervoor niet in gang, omdat zij verwacht dat zij er met deze eigenaren minnelijk uitkomt. Verder lopen er momenteel geen onteigeningszaken.

Natuur

Grond vormt een essentiële schakel in de transitie van het landelijk gebied, in bijzonder de afronding van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit gebeurt door middel van verschillende instrumenten, zoals de vestiging van kwalitatieve verplichtingen en kavelruilen. Ook wordt grond binnen de NNN-begrenzing of daarbuiten aangekocht om in te zetten als ruilgrond. Met name het vestigen van een kwalitatieve verplichting is een bijzondere vorm die specifiek voor de NNN-realisatie is ontwikkeld. De provincie gaat een overeenkomst aan met een eigenaar die zijn agrarische grond omzet in grond met een natuurfunctie. De eigenaar wordt vervolgens gecompenseerd voor de waardevermindering van de grond.

In 2020 besloten Provinciale Staten om voor de NNN-realisatie in en nabij Natura 2000-gebieden zo nodig het onteigeningsinstrument in te zetten. Hiermee is het mogelijk om op basis van volledige schadeloosstelling de benodigde gronden minnelijk aan te kopen. Het onteigeningsinstrument wordt alleen ingezet als in een gebiedsproces eerst een gezamenlijke gebiedsvisie is vastgesteld en de minnelijke verwerving onvoldoende is gebleken.

Conform het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) worden de aankopen ten behoeve van de NNN op de balans opgenomen tegen de verwervingskosten (inclusief eventuele schadeloosstelling en aanvullende kosten). De aankoop van (meestal) agrarische gronden ten behoeve van de NNN leidt tot een (forse) waardedaling. Dit geldt zeker voor de extra kosten ten gevolge van de aankoop van opstallen en de schadeloosstelling. Hierdoor is de balanswaarde van de NNN-gronden (fors) hoger dan de daadwerkelijke waarde. Dit vormt een risico voor het moment dat deze grond, zijnde natuurgrond, weer verkocht gaat worden. Daarom is in 2020 een reserve voor de toekomstige afwaardering NNN-gronden aangelegd. Deze reserve wordt, ten laste van de reserve Groen, steeds bij de tweede begrotingswijziging van het opvolgende jaar aangevuld met het verschil tussen de verwervingskosten van de in het vorige jaar aangekochte NNN-gronden en de potentiële verkoopopbrengsten van NNN-gronden. Deze is gestandaardiseerd op € 1 per vierkante meter.

Een bijzondere vorm van activering zijn aankopen in het kader van de zogenaamde SPUK-regelingen. Zo heeft het Rijk met een SPUK-regeling budget beschikbaar gesteld voor de verwerving van gronden, om deze vervolgens in te zetten voor de bodemdalingsopgave. Gronden die in dit kader worden aangekocht, worden ook voor de verwervingsprijs op de balans gezet. En direct daarna met de SPUK-rijksbijdrage (zijnde bijdrage derde) afgewaardeerd tot € 1. Hiermee blijven deze aankopen wel zichtbaar op de balans.

De provincie heeft in het verleden een grote grondportefeuille gekregen van het Rijk ten behoeve van de afronding van het NNN. Deze Strategische Gronden Groen worden in eerste instantie ingezet als ruilgrond voor de NNN-realisatie. Overtollige percelen worden verkocht, waarbij de opbrengst ten goede kwamen van de reserve Groen. De ervaring leert dat grondpositie hét vliegwiel is voor gebiedsprocessen in het landelijk gebied. De gebiedsprocessen in de Starnmeer, Horstermeer en Noordelijke Vechtstreek verlopen momenteel succesvol, omdat de provincie in deze gebieden een aanmerkelijke grondpositie heeft (gehad). Door deze gronden in te brengen in (kavel)ruilprocessen, vormt dit dé motor van de gebiedsgerichte aanpak in deze gebieden. Door de belangrijke opgaven in het landelijk gebied is de provincie momenteel zeer terughoudend met het verkopen van gronden.

Infrastructuur

Projecten waar grondverwerving aan de orde is, zijn de aanpassingen aan meerdere provinciale wegen (N-wegen) en de realisatie van enkele HOV-verbindingen. Grootschalige projectmatige verwervingen zijn niet aan de orde. Het gaat om diverse kleinere projecten, waarbij bijvoorbeeld sprake is van verwerving ten behoeve van onderhoud, veiligheid en uitbreiding van wegen en fietspaden, en de aanleg van rotondes. Deze taakgebonden verwervingen vallen onder het budget dat PS beschikbaar hebben gesteld voor het desbetreffende project. Vaak lopen die budgetten via een projectkrediet in het kader van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). De rol van de grondverwerving binnen deze projecten heeft een faciliterend karakter, waarbij tegelijkertijd de wettelijke kaders en de kaders in de 5e Nota Grondbeleid worden bewaakt.

Grondbanken

In het Programma Natuurontwikkeling (PNO) 2019-2023 is besloten de voormalige beheergrondbank Laag-Holland en Amstelland (zie regel 11 onderstaande tabel) af te bouwen en geen nieuwe in te stellen. De (beperkte) hoeveelheid grond in de voormalige beheergrondbanken wordt ingezet voor provinciale doelen. Is dat niet aan de orde, dan worden de gronden, conform afspraak, aangeboden aan de zittende pachters.

Strategische grondaankopen

Met het krediet Strategische grondaankopen hebben PS het mogelijk gemaakt om anticiperend op mogelijke ontwikkelingen ten behoeve van provinciale doelen in brede zin, gronden aan te kopen. Met de PS-voordracht 2023-12 (6 maart 2023) is het krediet € 60 miljoen. Hiervan zit circa € 25 miljoen ‘vast’ in de (grond)eigendommen, vermeld in onderstaande tabel bij ‘materiële vaste activa (strategische grondaankopen)’. De belangrijkste strategische grondeigendommen zijn:

- Zonneweide Jaagweg
- Percelen aangekocht in de kavelruilen in het kader van de voormalig gebiedsontwikkeling Wieringerrandmeer
- Het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein in Anna Paulowna (RHB)
- SLP-zuid
- Percelen aangekocht in de kavelruil Zonnevanck (Bergen en Starnmeer)

Beheer en verkoop

De provincie bezit ongeveer 13.400 hectare grond. Circa 3.100 hectare hiervan valt binnen de beheergrenzen van de provinciale (vaar)wegen.

Ongeveer 7.300 hectare grond is in beheer gegeven aan PWN en Staatsbosbeheer via beheerovereenkomsten.

Van de resterende 3.000 hectare grond is circa 600 hectare water, bermen en overhoeken en is ongeveer 200 hectare in erfpacht of tijdelijk beheer uitgegeven.

Circa 2.200 hectare wordt verpacht aan in totaal 225 agrariërs. Hieronder behoort circa 350 hectara gerealiseerde natuur.

De provincie verhuurt circa 800 ligplaatsen en de grond onder 26 tankstations langs provinciale wegen. Met de verhuur en verpachtingen ontvangt de provincie ongeveer € 3 miljoen per jaar. Ligplaatsen en tankstations zijn in permanent beheer uitgegeven. Het overige vastgoed wordt tijdelijk beheerd, in afwachting van een definitieve bestemming, verkoop, ontwikkeling of sloop.

De percelen binnen de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en/of met een weidevogeldoelstelling worden verpacht met gebruiksbeperkingen. Deze beperkingen dragen bij aan doelstellingen voor natuur, duurzame landbouw en biodiversiteit.

Verantwoording GS aan PS

De provincie streeft te allen tijde naar maximale transparantie ten aanzien van grondtransacties. In de begroting worden kosten en opbrengsten in enig jaar zo goed mogelijk geraamd. Hierbij gelden wel enkele kanttekeningen:

- Aan- en verkoop van grond is vaak een grillig proces dat sterk gekoppeld is aan de actuele economische situatie. Het is dan ook niet altijd goed te plannen of te voorspellen. Daarom wijkt de realisatie eigenlijk altijd af van de raming, die uiteraard achteraf wordt verklaard.
- Zolang er onderhandeld wordt over aan- en verkoop van gronden kan vrijgeven van informatie (bijvoorbeeld ten aanzien van taxaties) de onderhandelingspositie van de provincie of derde partijen schaden. Er wordt daarom zo nodig een beroep gedaan op geheimhouding.

Overzicht provinciale gronden op balans

Perceel	Boekwaarde per 31-12-2022	Oppervlakte (m2)
1. Zonneweide Jaagweg, Koggenland	€ 7.300.000	1.122.735
2. Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein, Anna Paulowna	€ 2.011.000	165.988
3. Bergweg 30, Bloemendaal (in erfpacht gegeven)	€ 225.807	3.082
4. Perceel Hoofdweg 511, Haarlemmermeer	€ 380.000	48.000
5. Percelen Wieringen (aan- en verkopen in kader van kavelruilingen)	€ 4.717.894	1.009.723
6. NW-deel SLP-zuid, Rijssenhout	€ 4.626.281	92.183
7. perceel grond aan de Horndijk, Loosdrecht	€ 170.000	70.500
8. Grasland Parallelweg, Burgerbrug	€ 1.073.952	184.730
9. Bollengrond Kolonel Sneepweg, Bergen	€ 1.071.708	67.880
10. Percelen kavelruil Zonnevanck, Starnmeer/Bergen	€ 2.674.919	479.829
11. Percelen fietspad Wierdijk, Wieringen	€ 390.846	72.875
12. Percelen kavelruil Schoorldam, Schoorl	€ 347.590	63.768
Subtotaal	**€ 24.989.998**	**3.381.293**
10. Percelen voormalig Wieringerrandmeer	€ 4.703.504	2.182.570
11. Percelen voormalige beheergrondbank Laag-Holland	€ 1.133.722	1.096.970
12. Strategische Gronden Groen (samenvoeging BBL & PASO per 31.12.2019)	€ 24.491.932	12.929.710
13. NNN eigendom	€ 18.917.187	2.224.475
Subtotaal	**€ 49.246.344**	**18.433.725**
Totalen	**€ 74.236.343**	**21.815.018**

3.7 Provinciale heffingen

Algemeen

De provinciale belastingen en heffingen zijn inkomsten van de provincie. Deze belastingen en heffingen worden betaald door de inwoners en ondernemers in Noord-Holland. Met de provinciale belastingen en heffingen aangevuld met onder meer de uitkering uit het provinciefonds financiert de provincie collectieve voorzieningen zoals deze in de verschillende programma's zijn opgenomen. Bij het heffen gaat de provincie uit van het profijtbeginsel. Uitgangspunt is dat degene die profiteert van een voorziening, voor die voorziening betaalt. Het profijtbeginsel manifesteert zich sterker bij heffingen (bijvoorbeeld leges) dan bij belastingen (bijvoorbeeld opcenten motorrijtuigenbelasting). In de paragraaf Provinciale heffingen worden de door Provinciale Staten vastgestelde beleidslijnen en te realiseren belastingopbrengsten weergegeven. Bij het heffen wordt rekening gehouden houden met interne en externe kaders en wet- en regelgeving, waaronder verschillende artikelen uit de Provinciewet (artikel 222 t/m 226).

Lastendruk

Provinciale belastingen en heffingen bepalen, zij het in geringe mate, de collectieve lastendruk. Zij zijn dus mede bepalend voor de omvang van het besteedbaar inkomen van de inwoners van Noord-Holland. Wettelijk mag het bedrag van provinciale belastingen en heffingen niet afhankelijk worden gesteld van het inkomen, de winst of het vermogen van de belastingplichtige.

Provinciale heffingen moeten overheidsoptreden legitimeren

Wat krijgt de burger en/of het bedrijf terug voor de betaling aan de provincie? De provincie streeft naar evenwicht tussen het ervaren van overheidsoptreden en de hoogte van de te betalen bijdrage. De Provinciewet bepaalt dat provinciale opcenten tot een bepaalde limiet geheven mogen worden. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat de provinciale heffingen maximaal kostendekkend mogen zijn. Bij overtreding van deze regels kan de belastingrechter bij een bezwaar- en/of beroepsprocedure de legesverordening onverbindend verklaren.

Structurele uitgaven moeten structureel gedekt worden. Voor een aanpassing van de leges- en belastingtarieven 2024 moet Provinciale Staten vóór 31 december 2023 een besluit nemen. Een wijziging van het tarief opcenten motorrijtuigenbelastingen moet eveneens door Provinciale Staten worden vastgesteld. De wijziging van het tarief opcenten 2024 moet vóór 1 december 2023 kenbaar worden gemaakt bij het ministerie van Financiën.

Kwijtscheldingsbeleid (artiekel 10 BBV)

Gezien het karakter van de heffingen voert de provincie Noord-Holland het beleid om geen kwijtschelding toe te passen.

Onderbouwing per heffing

De provincie Noord-Holland kent de volgende provinciale belastingen en heffingen:

- Belastingen: betalingen voor het uitvoeren van collectieve vormen van dienstverlening met een algemeen belang. De provincie kent provinciale opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting. De opbrengst van deze belasting is een algemeen dekkingsmiddel.
- Heffingen: betalingen voor de uitvoering van publiekrechtelijke dienstverlening, die verband houden met collectieve voorzieningen. In de provincie Noord-Holland is dit de grondwater(onttrekkings)heffing.
- Leges: betalingen voor individuele dienstverlening van overheidsdiensten van publiekrechtelijke aard. De provincie Noord-Holland kent leges en overige rechten.
- Nazorgheffing: In de zogenoemde Leemtewet is op 1 april 1998 een regeling in de Wet milieubeheer opgenomen over de nazorg van operationele stortplaatsen. Dit zijn stortplaatsen waar het storten van afvalstoffen niet vóór 1 september 1996 is beëindigd.

Belastingen: opcenten motorrijtuigenbelasting

De motorrijtuigenbelasting wordt geheven over het bezit van een motorvoertuig. De heffing en inning van de motorrijtuigenbelasting, waarop de provinciale opcenten meeliften, verzorgt de Belastingdienst. Bovenop de motorrijtuigenbelasting betalen houders van personenauto's en motoren provinciale opcenten. De provincies stellen het opcententarief vast. Zij zijn daarbij gehouden aan het door het Rijk bepaalde wettelijk maximum. Het huidige wettelijk maximum bedraagt voor 2023 125,8 (Provinciewet artikel 222, tweede lid). Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met het inflatiecorrectiecijfer. Het maximum opcententarief voor 2024 wordt in augustus/september van dit jaar bekendgemaakt. In het coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend vooruit!' is vermeld dat de opcenten vanaf 1 januari 2024 verhoogd worden van 67,9 naar 77,4. In deze begroting is al rekening gehouden met de financiële effecten van deze verhoging van het te betalen opcententarief.

De provincie Noord-Holland heeft sinds 2001 het laagste opcententarief. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de tarieven per provincie. Hierbij wordt aangetekend dat de tarieven voor 2024 voorlopig zijn en gebaseerd zijn op de beschikbare informatie per ultimo juli 2023.

Provincie	2024	2023
Noord-Holland	77,4	67,9
Noord-Brabant	80,8	80,8
Utrecht	81,9	79,4
Overijssel	82,2	79,9
Flevoland	83,0	82,2
Limburg	83,1	80,6
Zeeland	84,4	82,3
Friesland	89,6	87,0
Drenthe	92,0	92,0
Groningen	95,7	95,7
Gelderland	97,9	93,0
Zuid-Holland	98,7	95,7
Maximum tarief	**?**	**125,8**

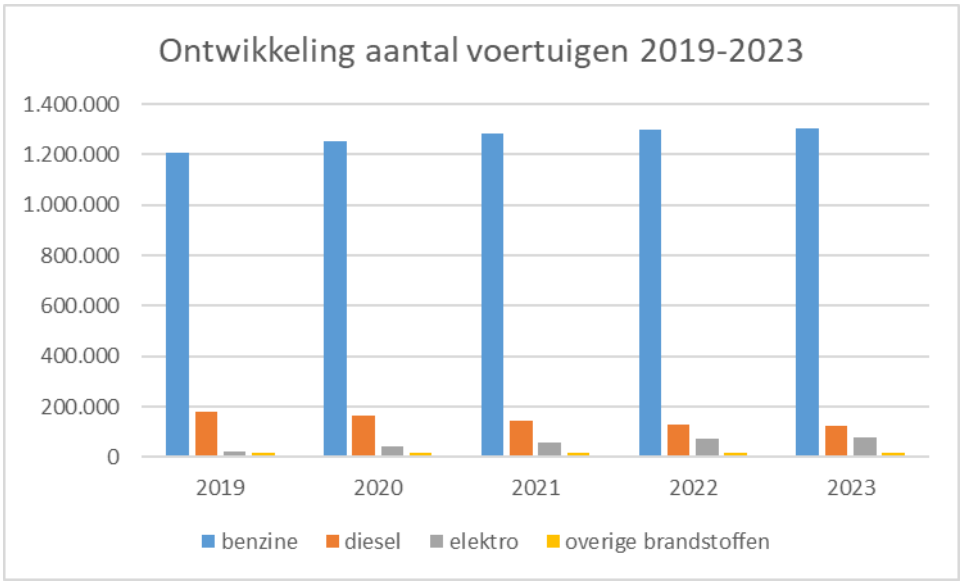
Ontwikkeling van aantal voertuigen per brandstofsoort

In de tabellen hieronder staat voor de jaren 2018 tot en met 2022 de samenstelling van de in Noord-Holland geregistreerde voertuigen. Hieruit blijkt een jaarlijks stijgende trend van het totaal aantal voertuigen . Daarnaast valt op dat het aandeel van zowel benzine- als elektrische voertuigen blijft stijgen (zowel in absolute aantallen als in procenten). Voor dieselvoertuigen ziet de provincie de laatste jaren een dalende trend.

Aantal voertuigen	2019	2020	2021	2022	2023*
Benzine	1.209.465	1.251.388	1.282.449	1.300.845	1.305.262
Diesel	178.368	162.887	142.066	128.338	123.208
Elektro	19.911	40.197	59.122	73.488	78.859
Overige brandstoffen	18.866	17.818	17.327	17.141	17.073
Totaal	**1.426.610**	**1.472.290**	**1.500.964**	**1.519.812**	**1.524.402**

% Brandstofverbruik	2019	2020	2021	2022	2023*
Benzine	84,8%	85,0%	85,2%	85,6%	85,6%
Diesel	12,5%	11,1%	10,5%	8,4%	8,1%
Elektro	1,4%	2,7%	3,0%	4,9%	5,2%
Overige brandstoffen	1,3%	1,2%	1,2%	1,1%	1,1%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

*2023 betreft de verdeling op basis van de gewichtsuitdraai per 31-03-2022.



Overzicht gerealiseerde en geraamde opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelastingOp basis van de gewichtsuitdraai per 1 januari 2023 wordt door de belastingdienst de zogenoemde 'theoretische' opbrengst provinciale opcenten voor 2023 verwacht van € 231,5 miljoen (personenauto's € 230,0 miljoen en motoren € 1,5 miljoen). Voor 2024 en verder is rekening gehouden met het verhogen van de opcenten naar 77,4 en een autonome groei van het aantal voertuigen van 2%. Dit verklaart de stijging in de jaren 2024 en verder. Het Rijk stelt (hybride) elektrische auto's in de periode 2021-2024 (gedeeltelijk) volledig vrij van motorrijtuigenbelasting. Vanaf 2025 worden deze voertuigen wel meegenomen in de berekening van de opcenten. Het effect hiervan is nog niet verwerkt in deze cijfers omdat op dit moment het effect hiervan nog niet te bepalen is. Dit effect wordt meegenomen in de kaderbrief 2025.

Voorgesteld wordt om voor 2023 tot en met 2027 rekening te houden met een structurele opbrengst zoals dat in de tabel hieronder is opgenomen. Hierbij is voor 2023 nog gerekend met het opcententarief van 67,9 en de jaren daarna met een tarief van 77,4.

Opbrengsten opcenten MRB	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Jaarrekening	226,4	229,8	-	-	-	-	-
Begroting	-	-	231,5	269,2	274,6	280,0	285,6

Onderdeel van hiervoor vermelde aantallen voertuigen zijn de leasevoertuigen. Hierna wordt deze categorie nader toegelicht.

Aantal leasevoertuigen in Noord-Holland

Sinds 2016 werkt een verandering in de provinciale belastinggrondslag (denk bijvoorbeeld aan de verhuizing van een grootwagenparkhouder/leasebedrijf naar een andere provincie) direct en egaliserend door in de verdeling van het provinciefonds. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal leasevoertuigen in Nederland en in de provincie Noord-Holland.

Noord-Holland	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023
GWH					
Personenauto's	166.783	154.179	161.035	175.403	181.080
Motoren	76	77	100	103	103
	166.859	**154.256**	**161.135**	**175.506**	**181.183**

Particulieren	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023
Personenauto's	41.082	51.026	56.012	58.078	60.219
Motoren	20	40	52	78	62
	41.102	**51.066**	**56.064**	**58.156**	**60.281**

Totaal	**207.961**	**205.322**	**217.199**	**233.662**	**241.464**

Onbenutte belastingcapaciteit

Het maximum aantal opcenten dat provincies mogen heffen wordt wettelijk vastgesteld. Dit wordt jaarlijks in de septembercirculaire van het provinciefonds gepubliceerd. Voor 2023 is dat vastgesteld op 125,8 opcenten. Uitgaande van de verwachte opbrengstraming voor 2023 van € 231,5 miljoen en het huidige opcententarief (67,9) is de opbrengst per opcent € 3,41 miljoen. Uitgaande van het maximumtarief opcenten 2023 (125,8) zijn 57,9 opcenten onbenut. De theoretische (meer)opbrengst vanwege onbenutte belastingcapaciteit bedraagt afgerond € 197 miljoen.

Prognose opcenten 2023 (x € 1.000.000)	Opcenten tarief 2023	Opbrengst per opcent (x € 1.000.000)	Maximum opcenten tarief 2023	Maximale opbrengst 2023 (x € 1.000.000)	Onbenutte belastingcapaciteit 2023 (x € 1.000.000)
€ 231,50	€ 67,90	€ 3,41	125,8	€ 428,90	€ 197,40

Grondwater(onttrekkings)heffing

Sinds 1 januari 2010 was de grondwaterheffing gebaseerd op de Waterwet. Door de invoering van de Omgevingswet wordt deze heffing gebaseerd op de Omgevingswet en wordt dan grondwateronttrekkingsheffing genoemd. De heffing is uitsluitend bestemd voor de ten laste van de provincie komende kosten voor het grondwaterbeheer, waaronder het tegengaan van verdroging in bepaalde gebieden. In 2022 bedroeg de opbrengst van de grondwaterheffing € 787.000 (afgerond). Er is een voorziening ingesteld met als doel onnodige fluctuaties van het heffingstarief tegen te gaan. Deze is tevens bedoeld om onvoorziene en ontoerekenbare schades te kunnen betalen. Heffingsplichtig zijn de onttrekkers van 25.000 m^3 of meer grondwater per heffingsjaar. Het tarief is vastgesteld op € 0,0085 per m^3 onttrokken grondwater. Voor 2024 wordt een opbrengst geraamd van € 800.000.

Leges

Provincies hebben een aantal taken waarvan individuele diensten worden afgenomen door bewoners of bedrijven. Door de afnemers van zo'n dienst moeten leges worden betaald ter bekostiging van de aan deze diensten gerelateerde kosten (zoals personeels-, huisvestings- en materiaalkosten). In de tarieventabel behorende bij de legesverordening zijn voor de provincie tarieven opgenomen voor onder andere het verstrekken van vergunningen in het kader van de fysieke leefomgeving, water, natuurbescherming, ontgrondingen en in 2024 voor het eerst ook voor milieuvergunningen.

Uitgangspunt van Provinciale Staten is dat leges voor een vergunningsaanvraag kostendekkend zijn of worden. Provinciale Staten voeren als beleid dat kostendekkendheid in eerste instantie bereikt wordt door het optimaliseren van efficiency en in tweede instantie door het verhogen van de tarieven. Dit beleid vereist inzicht in de kostenstructuur, kostenbeheersing en kostentoerekening. In december 2019 is besloten dat de leges voor de vergunningsaanvragen gefaseerd in 3 jaar naar een kostendekkend niveau moesten worden gebracht. Voor de berekening van de kostendekkendheid wordt in zijn algemeenheid uitgegaan van een gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag. Het uurtarief van de omgevingsdienst en provincie wordt gehanteerd om de hoogte van de leges te berekenen. In het 4de kwartaal van 2023 worden de legestarieven 2024 ter vaststelling aangeboden aan PS.

Kostendekkendheid leges in 2022

De uitvoering van de vergunningverlening, toezicht en handhaving is opgedragen aan de omgevingsdiensten: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG), Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN), Omgevingsdienst IJmond (OD IJmond) en Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek (OFGV). Dit is opgenomen in de lumpsumbekostiging aan deze omgevingsdiensten. Bij de berekening van de leges en de kostendekkendheid mogen alleen de kosten van de vergunningverlening worden doorberekend. Het onderstaande overzicht geeft enig inzicht in de kostendekkendheid van de verschillende leges. Bij de vaststelling van de legesverordening en tarieventabel 2024 geeft de provincie inzicht in de geactualiseerde kosten verbonden aan de vergunningverlening. De te realiseren opbrengsten voor 2024 zijn gebaseerd op de kostendekkende tarieven en het te verwachten aantal vergunningsaanvragen dat in het komende jaar wordt ingediend.

Kostprijsberekening methode

Om de kostprijs van de diverse vergunningsaanvragen te berekenen wordt gebruik gemaakt van de Activity Based Costing method (ABC- methode). Deze methode wordt ook beschreven in de handleiding kostentoerekening 2016 van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). De ABC methode is de meest transparante methode. Bij deze methode worden alle handelingen om te komen tot een vergunning onderzocht en vervolgens vermenigvuldigd met een uurtarief van een behandelend ambtenaar bij de provincie Noord-Holland en/of de uurtarieven omgevingsdiensten. Voor de uurtarieven van de provincie wordt de tarieven gehanteerd zoals opgenomen in de "Handleiding overheidstarieven".

Bij berekening van de leges wordt uitgegaan van de gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag. De onderbouwing van de kostendekkendheid wordt vastgelegd in de rapportage kostendekkendheid 2024.

Tarieventabel leges	Uitvoerende organisatie	Raming baten 2024	Raming lasten 2024	Kostendekkend 2024
WABO	OD NZKG	€ 1.600.000	€ 1.571.000	101,8%
Milieuleges	OD NZKG, ODIJ	€ 500.000	€ 4.533.000	11,0%
Wegen/waterwegen	Provincie Noord-Holland	€ 460.000	€ 564.000	81,6%
Waterwet	OD NZKG	€ 325.000	€ 862.000	37,7%
Wet hygiëne zwembaden	OD NHN	€ 20.000	€ 32.000	62,5%
Ontgrondingenwet	OD NZKG	€ 60.000	€ 63.000	95,2%
Wadloop	provincie Fryslân	€ 1.000	€ 37.000	2,7%
Wet Natuurbescherming*	Bij12/faunafonds	€ 350.000	€ 700.000	50,0%
Wet Natuurbescherming*	OD NHN	€ 400.000	€ 1.681.000	26,8%
Wet Luchtvaart	OD NZKG	€ 20.000	€ 42.000	47,6%
Overige	Provincie Noord-Holland	€ 10.000	-	0,0%
Totaal provinciale heffingen		**€ 3.746.000**	**€ 10.085.000**	**37,2%**

* De leges Wet Natuurbescherming (BIJ12) en Wadloop worden ontvangen bij de uitvoerende organisaties, respectievelijk. BIJ12/faunafonds en de provincie Friesland. Deze legesopbrengsten worden verrekend met de bijdrage die de provincie Noord-Holland moet betalen. Daarmee lopen deze baten niet via de begroting van de provincie.

Ontwikkelingen met betrekking tot leges

De invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2024 zorgt voor een verschuiving: er worden meer met algemene regels gewerkt en minder met vergunningsplichten voor bedrijven. Ook neemt het aantal bedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is licht af (dit gezag gaat naar de gemeenten). Anderzijds neemt door de ruimere werkingssfeer van de Omgevingswet het aantal mogelijke situaties waarvoor leges kunnen worden geheven weer toe.

De vrijstelling van leges voor milieuvergunningen vervalt. Dit maakt het mogelijk leges te heffen voor milieubelastende activiteiten (mba's). Verder wordt bij de invoering van de Omgevingswet ook het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) ingevoerd. Dit moet leiden tot snellere afwikkeling van aanvragen en daarmee beperking van de ambtelijke inzet.

Tegelijk met de Omgevingswet treedt de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) in werking. Onder de Omgevingswet wordt een 'knip' gemaakt in de huidige omgevingsvergunning voor het bouwen: ruimtelijke regels (omgevingsplanactiviteit) en technische regels (bouwactiviteit). Door de inwerkingtreding van de Wkb zijn meer bouwwerken vergunningsvrij voor de bouwactiviteit.

Dit alles vraagt om herziening van de legesverordening en de tarieventabel, alsmede van de herberekening van de legestarieven. In het 4de kwartaal van 2023 wordt de legesverordening 2024 aan Provinciale Staten ter besluitvorming voorgelegd.

Nazorgheffing gesloten stortplaatsen

In de zogenoemde Leemtewet is op 1 april 1998 een regeling in de Wet milieubeheer opgenomen over de nazorg van operationele stortplaatsen. Dit zijn stortplaatsen waar het storten van afvalstoffen niet vóór 1 september 1996 is beëindigd. In de Leemtewet is bepaald dat de provincies bestuurlijk en financieel ervoor verantwoordelijk zijn dat deze stortplaatsen na sluiting geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaken. Daartoe moet eeuwigdurende nazorg plaatsvinden. De provincie moet maatregelen nemen om bodembeschermende voorzieningen op gesloten stortplaatsen in stand te houden, te onderhouden, te herstellen en eventueel te vervangen. Voorts moeten de bodembeschermende voorzieningen regelmatig worden geïnspecteerd en de bodem onder de stortplaats worden onderzocht. Ter bestrijding van deze kosten is een nazorgheffing ingesteld, die wordt geheven bij de exploitanten van de operationele stortplaatsen. De jaarlijkse heffing wordt vastgelegd in een door Provinciale Staten vast te stellen tarieventabel en berekend aan de hand van het doelvermogen dat aanwezig moet zijn bij sluiting van de stortplaats en het opgebouwde kapitaal in het Nazorgfonds. De heffingen worden in het uitsluitend voor nazorg bestemde Nazorgfonds gestort. Het Nazorgfonds is een bij wet vastgestelde rechtspersoon. In dit fonds wordt een zodanig kapitaal opgebouwd, dat uit het rendement daarvan de eeuwigdurende nazorg gefinancierd kan worden. Voor het begrotingsjaar 2024 wordt vooralsnog geen opbrengst geraamd.

Opbrengst belastingen en lokale heffingen x € 1 miljoen

Voor 2024 gaat de totale opbrengst belastingen en lokale heffingen € 273,8 miljoen bedragen.

Belasting / Heffing	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Opcenten motorrijtuigenbelasting	€ 223,6	€ 226,4	€ 229,8	€ 231,5	€ 269,2
Grondwaterheffing	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,8
Leges					
* WABO	€ 1,8	€ 1,8	€ 2,0	€ 1,8	€ 2,2
* overige leges	€ 0,7	€ 1,0	€ 1,5	€ 1,5	€ 1,6

4 Financiële begroting

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan diverse uitsplitsingen van de meerjarenraming. De uitsplitsingen zijn zowel op exploitatiekosten als op opbrengstenniveau en geven een overzicht van de meerjarige ontwikkeling van de begrotingssaldi van de provincie.

Het hoofdstuk is conform de wettelijke eisen zoals opgenomen in artikel 3 en de artikelen 17 tot en met 23 van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

Over het algemeen is in dit hoofdstuk de volgorde van de wetsartikelen aangehouden. Om de leesbaarheid en de verbanden tussen jaren zo goed mogelijk in beeld te brengen, is gekozen om de tabellen en toelichtingen voor het begrotingsjaar 2024 en de meerjarenraming 2024-2027 te integreren in 1 hoofdstuk. Hierdoor ontstaat een compleet meerjarig beeld.

4.2 Meerjarenraming

4.2.1 Meerjarenraming 2024-2027

1 Bestuur (x € 1.000)

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	20.085	28.586	24.068	24.014	24.016	24.106
Baten	-150	-68	-59	-59	-59	-59
Saldo van baten en lasten	**19.935**	**28.518**	**24.009**	**23.955**	**23.957**	**23.957**
Storting reserves	2	3.043	1.243	43	43	0
Onttrekking reserves	-262	-4.012	0	0	0	0
Resultaat	**19.675**	**27.549**	**25.252**	**23.998**	**24.000**	**24.047**

2 Klimaat en gezonde leefomgeving (x € 1.000)

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	55.256	84.106	86.591	67.929	63.757	64.811
Baten	-3.867	-7.491	-6.324	-3.009	-2.593	-2.643
Saldo van baten en lasten	**51.389**	**76.615**	**80.267**	**64.920**	**61.164**	**61.164**
Storting reserves	33.210	25.319	2.523	3.659	419	419
Onttrekking reserves	-33.028	-31.278	-22.888	-9.111	-1.319	-1.265
Resultaat	**51.571**	**70.656**	**59.902**	**59.468**	**60.264**	**61.322**

3 Ruimte en Wonen (x € 1.000)

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	18.607	40.345	28.926	15.713	15.101	15.591
Baten	-645	-301	-6.692	-20	-20	-20
Saldo van baten en lasten	**17.962**	**40.044**	**22.234**	**15.693**	**15.081**	**15.081**
Storting reserves	17.619	19.450	1.200	0	0	0
Onttrekking reserves	-19.722	-43.534	-8.971	-2.336	-1.753	-2.226
Resultaat	**15.858**	**15.960**	**14.463**	**13.357**	**13.328**	**13.345**

4 Bereikbaarheid (x € 1.000)

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	259.687	297.751	251.349	243.454	239.734	236.655
Baten	-19.974	-21.359	-10.138	-17.289	-16.887	-9.125
Saldo van baten en lasten	**239.713**	**276.392**	**241.211**	**226.165**	**222.847**	**222.847**
Storting reserves	128.851	86.875	64.913	46.200	47.044	51.702
Onttrekking reserves	-154.532	-113.244	-70.826	-44.280	-32.585	-29.872
Resultaat	**214.032**	**250.022**	**235.297**	**228.084**	**237.305**	**249.360**

5 Natuur en landelijk gebied (x € 1.000)

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	126.293	173.421	174.607	158.624	97.701	87.002
Baten	-11.958	-25.703	-20.781	-15.934	-2.818	-2.818
Saldo van baten en lasten	**114.335**	**147.718**	**153.826**	**142.690**	**94.883**	**94.883**
Storting reserves	71.295	41.997	27.486	22.520	22.361	19.820
Onttrekking reserves	-77.392	-85.656	-89.528	-77.083	-28.897	-27.638
Resultaat	**108.238**	**104.059**	**91.784**	**88.127**	**88.347**	**76.366**

6 Economie, leefbaarheid en cultuur (x € 1.000)

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	47.656	45.891	38.341	32.991	28.689	28.755
Baten	-4.886	-145	-100	0	0	0
Saldo van baten en lasten	**42.770**	**45.746**	**38.241**	**32.991**	**28.689**	**28.689**
Storting reserves	16.522	29.736	10.181	10.303	9.074	9.126
Onttrekking reserves	-14.427	-25.668	-11.636	-6.177	0	0
Resultaat	**44.865**	**49.814**	**36.786**	**37.117**	**37.763**	**37.881**

7 Overzicht Algemene middelen en organisatie (x € 1.000)

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	86.757	117.996	116.612	118.836	131.576	147.039
Baten	-518.086	-541.284	-592.713	-604.455	-597.011	-602.393
Saldo van baten en lasten	**-431.329**	**-423.288**	**-476.101**	**-485.619**	**-465.435**	**-465.435**
Storting reserves	13.696	5.719	75.288	38.177	8.420	13.420
Onttrekking reserves	-61.217	-110.567	-62.671	-2.399	-3.626	-18.718
Resultaat	**-478.850**	**-528.135**	**-463.484**	**-449.841**	**-460.641**	**-460.652**

Totaal 2024 tot en met 2027 (bedragen x € 1.000)

Programma 1 t/m 7

	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	614.341	788.096	720.494	661.561	600.574	603.959
Baten	-559.567	-596.351	-636.807	-640.766	-619.388	-617.058
Saldo van baten en lasten	**54.774**	**191.745**	**83.687**	**20.795**	**-18.814**	**-13.099**
Storting reserves	281.195	212.139	182.834	120.902	87.361	94.487
Onttrekking reserves	-360.580	-413.959	-266.520	-141.386	-68.180	-79.719
Resultaat	**-24.614**	**-10.076**	**0**	**310**	**366**	**1.669**

4.2.2 Gronden waarop de ramingen zijn gebaseerd

De begroting is opgesteld met inachtneming van de voorschriften van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Volgens het BBV is het gemodificeerd stelsel van lasten en baten van toepassing. In overeenstemming met de BBV-regelgeving is het autorisatieniveau bepaald op het totaal van de lasten en het totaal van de baten per programma. De begroting geeft in overeenstemming met de normen van het BBV een zodanig inzicht dat een verantwoord oordeel kan worden gevormd over de financiële positie en over de baten en lasten. De baten en lasten worden – tenzij anders vermeld – toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben.

Basis voor de ramingen in de begroting

De begroting 2024 bestaat uit de oorspronkelijke ramingen van ongewijzigd beleid met daarbij de effecten van de door Provinciale Staten vastgestelde kaderbrief 2024 en de onvermijdelijke ontwikkelingen meegenomen. Daarnaast zijn in de begroting 2024 de ambities uit het coalitieakkoord 'Verbindend voorruit!' verwerkt.

Verantwoording subsidies

Subsidies worden geraamd in het jaar dat deze worden toegekend. Voor meerjarige lopende projectsubsidies zijn binnen IPO-verband afspraken gemaakt met BBV en de accountants. Deze afspraken houden in dat wanneer de subsidies niet voor het eind van het jaar zijn afgerond, het restantbedrag in een reserve ‘Subsidieverplichtingen’ beschikbaar blijft voor de restant uitbetalingen de komende jaren. Omdat de provincie werkt met 1 doel per reserve, worden daarvoor zo nodig meerdere reserves ingesteld. Op die manier blijven per doel de lopende subsidieverplichtingen inzichtelijk.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa met economisch nut worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, vermeerderd met bijkomende kosten en verminderd met bijdragen van derden en cumulatieve afschrijvingen. De activa worden lineair afgeschreven. Als basis voor de berekening van de afschrijving wordt de netto aanschafwaarde gehanteerd. Na afstoting van materiële vaste activa worden boekwinsten of verliezen ten gunste of ten laste van de exploitatie verantwoord. Deze activa worden lineair afgeschreven met inachtneming van de volgende afschrijvingstermijnen (in jaren):

Gronden en terreinen	n.v.t.
Woonruimten	40
Bedrijfsgebouwen	40
Renovatie bedrijfsgebouwen	25
Machines, apparaten en installaties	15
Overige materiële vaste activa	3/10

Investeringen in de openbare ruimte met maatschappelijk nut betreffen voornamelijk infrastructurele werken in de openbare ruimte, zoals de aanleg en reconstructie van wegen, vaarwegen, bruggen, viaducten, groen en kunstwerken. Deze worden vermeerderd met bijkomende kosten en onder aftrek van bijdragen van derden geactiveerd. De ondergrond van deze werken wordt daarbij als integraal onderdeel van het werk beschouwd. Deze activa worden lineair afgeschreven in maximaal (in jaren):

Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	50
Vaarwegen	40/80
Wegen	50
Technische installaties	5/8/15

Financiële vaste activa

Kapitaalverstrekkingen aan gemeenschappelijke regelingen en overige verbonden partijen, (overige) leningen u/g en (overige) uitzettingen worden –tenzij anders word vermeld – opgenomen tegen nominale waarde. Zo nodig wordt een voorziening voor verwachte oninbaarheid in mindering gebracht.

De onder de financiële vaste activa opgenomen deelnemingen worden tegen nominale en/of aanschafwaarde opgenomen tenzij blijkt dat de marktwaarde lager is dan de nominale c.q. verkrijgingsprijs ofwel nihil is.

Reserves en voorzieningen

Reserves en voorzieningen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Uitzondering hierop is de Voorziening pensioenen (oud-) leden Gedeputeerde Staten die tegen contante waarde van de pensioenaanspraken wordt gewaardeerd.

Rente

De provincie rekent geen interne rente toe aan investeringen of andere activiteiten.

Dividenduitkering

De provincie ontvangt dividend vanuit de deelnemingen waarin zij een aandeel heeft. De hoogte van de dividenduitkering wordt gebaseerd op berichtgeving vanuit de deelnemingen.

Dividendopbrengsten van deelnemingen worden als baten genomen op het moment waarop het dividend betaalbaar is gesteld.

Salariskosten en toerekening van organisatiekosten

De geraamde kosten voor capaciteit zijn gebaseerd op ramingen van de personele capaciteit die nodig is om de opgaven uit te voeren. De personele capaciteit bestaat uit zowel het eigen personeel als ingehuurde capaciteit. De kosten worden verantwoord in de jaarrekening op de operationele doelen en taakvelden en investeringen op basis van de bij de begroting (inclusief begrotingswijzigingen) vermelde verdeelsleutel.

Algemene uitkering en decentralisatie-uitkeringen van het provinciefonds

De raming van de inkomsten uit het provinciefonds zijn gebaseerd op de meicirculaire 2023.

4.2.3 Verklaring van aanmerkelijke verschillen

Overzicht aanmerkelijke verschillen lasten (x € 1.000)

Nr	Lasten per programma	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Verschil t.o.v. jaarrekening 2022	Verschil t.o.v. Begroting 2023
1	Bestuur	20.085	28.586	24.068	3.983	-4.518
2	Klimaat en gezonde leefomgeving	55.256	84.106	86.591	31.335	2.485
3	Ruimte en Wonen	18.607	40.345	28.926	10.319	-11.419
4	Bereikbaarheid	259.687	297.751	251.349	-8.338	-46.402
5	Natuur en landelijk gebied	126.293	173.421	174.607	48.313	1.186
6	Economie, leefbaarheid en cultuur	47.656	45.891	38.341	-9.315	-7.550
7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	86.757	117.996	116.612	29.855	-1.384
	Totaal van de lasten	614.341	788.096	720.494	106.153	-67.602

Overzicht aanmerkelijke verschillen baten (x € 1.000)

Nr	Baten per programma	Rekening 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Verschil t.o.v. jaarrekening 2022	Verschil t.o.v. begroting 2023
1	Bestuur	-150	-68	-59	91	9
2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-3.867	-7.491	-6.324	-2.457	1.167
3	Ruimte en Wonen	-645	-301	-6.692	-6.047	-6.391
4	Bereikbaarheid	-19.974	-21.359	-10.138	9.836	11.221
5	Natuur en landelijk gebied	-11.958	-25.703	-20.781	-8.823	4.922
6	Economie, leefbaarheid en cultuur	-4.886	-145	-100	4.786	45
7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-518.086	-541.284	-592.713	-74.627	-51.429
	Totaal van de baten	-559.567	-596.351	-636.807	-77.241	-40.456

Algemene oorzaken van verschillen

Veel verschillen tussen de jaarschijven heeft als oorzaak de variaties in uitvoering van projecten en subsidies. Deze zijn ongelijkmatig over de jaren verdeeld. Het ene jaar gebeurt een voorbereiding, terwijl in het volgende jaar de uitvoering van start gaat. Veel van deze projecten dekt de provincie vanuit de reserves. Het overzicht van stortingen en onttrekkingen in de financiële tabellen geeft hier op hoofdlijnen een inzicht.

Het nieuwe coalitieakkoord en de afspraken uit de kaderbrief 2023 is een andere belangrijke verklaring voor de veranderingen in de jaarschijven. in hoofdstuk 1 is dit in 'Overzicht financiële ontwikkelingen' in de tabel 'Totaaloverzicht nieuwe niet begrotingsneutrale mutaties begroting' weergegeven en in het kort verklaard.

De belangrijkste verschillen worden hieronder per programma weergegeven. In hoofdstuk 2 staat per programma een nadere verklaring op beleidsdoelniveau.

4.2.4 Presentatie van het structureel begrotingssaldo

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Saldo van baten en lasten	83.687	20.795	-18.814	-13.099
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-83.686	-20.484	19.181	14.768
Begrotingssaldo na bestemming	**0**	**310**	**366**	**1.669**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	2.994	34.919	14.863	8.744
Structureel begrotingssaldo	**-2.993**	**-34.608**	**-14.496**	**-7.075**

4.2.5 Structureel en reëel evenwicht

Bedragen x € 1.000

2024		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie			**109.325**	**-25.638**	**83.687**
Baten			-34.977	-601.830	-636.807
	1	Bestuur	0	-59	-59
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-3.399	-2.925	-6.324
	3	Ruimte en Wonen	-6.672	-20	-6.692
	4	Bereikbaarheid	-4.448	-5.690	-10.138
	5	Natuur en landelijk gebied	-18.758	-2.023	-20.781
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	-100	0	-100
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-591.113	-592.713
Lasten			144.302	576.192	720.494
	1	Bestuur	0	24.068	24.068
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	21.320	65.271	86.591
	3	Ruimte en Wonen	6.589	22.337	28.926
	4	Bereikbaarheid	10.782	240.567	251.349
	5	Natuur en landelijk gebied	93.695	80.912	174.607
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	9.303	29.038	38.341
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	2.613	113.999	116.612
Totaal Reserves			**-106.331**	**22.645**	**-83.686**
Baten			-263.039	-3.481	-266.520
	1	Bestuur	0	0	0
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-22.888	0	-22.888
	3	Ruimte en Wonen	-8.971	0	-8.971

2024		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
	4	Bereikbaarheid	-68.245	-2.581	-70.826
	5	Natuur en landelijk gebied	-89.410	-118	-89.528
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	-11.636	0	-11.636
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-61.889	-782	-62.671
Lasten			156.708	26.126	182.834
	1	Bestuur	1.243	0	1.243
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	2.523	0	2.523
	3	Ruimte en Wonen	1.200	0	1.200
	4	Bereikbaarheid	64.913	0	64.913
	5	Natuur en landelijk gebied	11.781	15.705	27.486
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	1.180	9.001	10.181
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	73.868	1.420	75.288
Eindtotaal			**2.994**	**-2.993**	**0**

Bedragen x € 1.000

2025		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie			**75.851**	**-55.056**	**20.795**
Baten			-29.991	-610.775	-640.766
	1	Bestuur	0	-59	-59
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-574	-2.435	-3.009
	3	Ruimte en Wonen	0	-20	-20
	4	Bereikbaarheid	-13.906	-3.383	-17.289
	5	Natuur en landelijk gebied	-13.911	-2.023	-15.934
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	0	0
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-602.855	-604.455
Lasten			105.842	555.719	661.561
	1	Bestuur	0	24.014	24.014
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	5.182	62.747	67.929
	3	Ruimte en Wonen	2.398	13.315	15.713
	4	Bereikbaarheid	15.709	227.745	243.454
	5	Natuur en landelijk gebied	76.151	82.473	158.624
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	4.789	28.202	32.991
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	1.613	117.223	118.836
Totaal Reserves			**-40.932**	**20.448**	**-20.484**
Baten			-137.411	-3.975	-141.386

2024		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
	1	Bestuur	0	0	0
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-9.111	0	-9.111
	3	Ruimte en Wonen	-2.336	0	-2.336
	4	Bereikbaarheid	-41.205	-3.075	-44.280
	5	Natuur en landelijk gebied	-76.965	-118	-77.083
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	-6.177	0	-6.177
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.617	-782	-2.399
Lasten			96.479	24.423	120.902
	1	Bestuur	43	0	43
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	3.659	0	3.659
	3	Ruimte en Wonen	0	0	0
	4	Bereikbaarheid	46.200	0	46.200
	5	Natuur en landelijk gebied	8.565	13.955	22.520
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	1.255	9.048	10.303
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	36.757	1.420	38.177
Eindtotaal			**34.919**	**-34.608**	**310**

Bedragen x € 1.000

2026		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie			**16.087**	**-34.901**	**-18.814**
Baten			-15.947	-603.441	-619.388
	1	Bestuur	0	-59	-59
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-48	-2.545	-2.593
	3	Ruimte en Wonen	0	-20	-20
	4	Bereikbaarheid	-13.504	-3.383	-16.887
	5	Natuur en landelijk gebied	-795	-2.023	-2.818
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	0	0
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-595.411	-597.011
Lasten			32.034	568.540	600.574
	1	Bestuur	0	24.016	24.016
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	631	63.126	63.757
	3	Ruimte en Wonen	1.815	13.286	15.101
	4	Bereikbaarheid	12.751	226.983	239.734
	5	Natuur en landelijk gebied	15.126	82.575	97.701
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	298	28.391	28.689

	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	1.413	130.163	131.576
Totaal Reserves			**-1.224**	**20.405**	**19.181**
Baten			-63.636	-4.544	-68.180
	1	Bestuur	0	0	0
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-1.319	0	-1.319
	3	Ruimte en Wonen	-1.753	0	-1.753
	4	Bereikbaarheid	-28.941	-3.644	-32.585
	5	Natuur en landelijk gebied	-28.779	-118	-28.897
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	0	0
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-2.844	-782	-3.626
Lasten			62.412	24.949	87.361
	1	Bestuur	43	0	43
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	419	0	419
	3	Ruimte en Wonen	0	0	0
	4	Bereikbaarheid	47.044	0	47.044
	5	Natuur en landelijk gebied	7.906	14.455	22.361
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	9.074	9.074
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	7.000	1.420	8.420
Eindtotaal			**14.863**	**-14.496**	**366**

Bedragen x € 1.000

2027		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie			**14.433**	**-27.532**	**-13.099**
Baten			-8.185	-608.873	-617.058
	1	Bestuur	0	-59	-59
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-48	-2.595	-2.643
	3	Ruimte en Wonen	0	-20	-20
	4	Bereikbaarheid	-5.742	-3.383	-9.125
	5	Natuur en landelijk gebied	-795	-2.023	-2.818
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	0	0
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-600.793	-602.393
Lasten			22.618	581.341	603.959
	1	Bestuur	0	24.106	24.106
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	577	64.234	64.811
	3	Ruimte en Wonen	2.288	13.303	15.591
	4	Bereikbaarheid	4.837	231.818	236.655

2024	Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
	5 Natuur en landelijk gebied	12.210	74.792	87.002
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	293	28.462	28.755
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	2.413	144.626	147.039
Totaal Reserves		**-5.689**	**20.457**	**14.768**
Baten		-75.175	-4.544	-79.719
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	-1.265	0	-1.265
	3 Ruimte en Wonen	-2.226	0	-2.226
	4 Bereikbaarheid	-26.228	-3.644	-29.872
	5 Natuur en landelijk gebied	-27.520	-118	-27.638
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	0	0
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-17.936	-782	-18.718
Lasten		69.486	25.001	94.487
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	419	0	419
	3 Ruimte en Wonen	0	0	0
	4 Bereikbaarheid	51.702	0	51.702
	5 Natuur en landelijk gebied	5.365	14.455	19.820
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	9.126	9.126
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	12.000	1.420	13.420
Eindtotaal		**8.744**	**-7.075**	**1.669**

Toelichting Incidentele baten en lasten

Incidentele Baten (bedragen x € 1.000)

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
2.1	Onttrekking aan reserve duurzame elektriciteit voor programma RES en o.a. voor inpassing nieuw windbeleid, radaronderzoek Amsterdam, juridische kosten.	-1.534			
2.1	Onttrekking aan reserve energietransitie voor diverse projecten gepland om de eigen organisatie energie neutraal te maken..	-7.623	-3.792		
2.1	Onttrekking aan reserve warmtetransitie voor diverse projecten naar aanleiding van de warmtetransitie.	-9.255	-3.273		
2.2	Incidentele specifieke uitkering (SPUK) voor bodemsanering oude jaren (CINDU)	-2.500			

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
2.2	Onttrekking aan reserve bodemsanering voor bodemsaneringsprojecten uit het bestedingsplan	-1.039	-1.214		
2.2	Vanuit de reserve gezonde leefomgeving wordt voor 2024 een budget opgenomen van € 2,6 miljoen, dit is voor voortzetting van de volgende onderwerpen: Hollandse luchten (€ 400.000), Programma Tata Steel (750.000), Luchtmeetnetten (750.000), Scherp vergunnen (150.000), Enoses (300.000), proceskosten (250.000).	-2.667			
3.2	Dit zijn de onttrekkingen aan de reserve subsidie OV-fonds voor de in 2021 verleende subsidie aan de Poort van Hoorn.			-1.325	-1.962
3.2	Onttrekking aan de reserve woningbouw voor cofinanciering. Dit is naar aanleiding van de flexibele schil die we ontvangen hebben van het rijk (SPUK C210). Dit wordt in 2024 ingezet voor bijdrage flexibele schil, woonzorgvisies en instandhouding.	-2.650			
3.2	We ontvangen we van het rijk een SPUK C210. Dit wordt in 2024 ingezet voor bijdrage flexibele schil, woonzorgvisies en instandhouding	-6.672			
3.3	Onttrekking aan reserve meekoppelkansen bij Dijkversterkingen Meekoppelkans voor de subsidie aan gemeente Hoorn op de LSBU.	-2.017			
3.3	Onttrekking aan reserve subsidies meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling voor uitvoeringskosten SOK project Markermeerdijken.	-2.400			
4.1	Onttrekking aan reserve mobiliteitsbeleid voor de ramingen die bij dit onderdeel worden verhoogd. Dit gaat om onder andere studiekosten infrastructuur en gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (opdrachten, kennissessies en voorlichtingscampagne)	-1.287			
4.1	Onttrekking aan reserve uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden.	-17.108	-10.054	-9.429	-9.379
4.2	Onttrekking aan Reserve Openbaar Vervoer Projecten.	-2.386			
4.4	Infrastructurele projecten voor derden. Dit betreft aanpassingen voor andere organisaties die (volledig) vergoed worden aan de provincie.	-4.377	-13.906	-13.504	-5.742
4.4	Onttrekking aan reserve groot onderhoud vaarwegen.	-11.375	-5.307	-5.106	-2.687
4.4	Onttrekking aan reserve groot onderhoud wegen	-31.057	-21.410	-12.613	-12.755
4.4	Onttrekking aan reserve innovatieprojecten Mobiliteit.	-3.582	-2.224		
4.4	Onttrekking aan reserve ontwikkelen provinciale infrastructuur	-1.450	-1.450		
5.1	Bijdrage van derden aan Oostelijke Vechtplassen	-1.409			
5.1	Onttrekking aan reserve groen	-63.470	-55.587	-14.339	-14.484
5.1	Onttrekking aan reserve groene uitweg. Dit is als gevolg van een incidentele technische bijstelling (aanpassing kasritmes diverse groene projecten).	-3.334	-1.498		

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
5.1	Onttrekking reserve laag Holland. Deze middelen worden ingezet voor de gebiedsgerichte aanpak Vitaal Platteland Laag Holland, o.a. in het kader van biodiversiteit, bodemdaling.	-1.250			
5.1	Onttrekking aan reserve oostelijke vechtplassen.	-6.403	-4.508	-4.376	-4.318
5.1	Onttrekking aan reserve verleende subsidies voor het programma natuurnetwerk.	-4.262	-5.392	-4.549	-2.968
5.1	SPUK L16 Pr. Natuur	-11.549	-11.829		
5.3	Spuk voor impulsgeld bodem veenweide (L10).	-5.700			
5.3	Onttrekking aan reserve cofinanciering Waddenzee voor projecten cofinanciering Waddenfonds Noord-Holland.	-3.182	-1.683	-1.500	-1.500
5.3	Onttrekking aan reserve subsidie Waddenzee.	-2.951	-3.305		
5.4	Onttrekking aan reserve waterrecreatie voor diverse projecten conform het uitvoeringsprogramma waterrecreatie.	-2.053	-2.513	-2.188	-1.933
5.6	Onttrekking aan reserve Europese projecten voor cofinanciering.	-2.505	-2.479	-1.700	-2.200
6.1	Onttrekking aan reserve circulaire economie.	-1.180	-1.255		
6.1	Onttrekking aan reserve MKB.	-5.237	-4.922		
6.2	Onttrekking aan reserve monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds).	-4.119			
6.2	Onttrekking aan reserve SvA/NHW werelderfgoed	-1.100			
7.1	Vrijval reserve economisch herstel en duurzaamheid.	-53.000			
7.1	Aframen verkoopopbrengsten grond. Gezien de lijn dat we momenteel alle gronden vasthouden als mogelijke ruilgronden, worden de verkoopbaten voor de komende jaren naar beneden bijgesteld.	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
7.2	Onttrekking aan algemene reserve.	-2.239		-1.744	-14.836
7.2	Onttrekking aan reserve bedrijfsvoering.	-6.650	-1.000	-1.100	-3.100
	Overige mutaties <1mln	-3944	-7301	-4610	-3996
Eindtotaal		**-298.016**	**-167.402**	**-79.583**	**-83.360**

Incidentele Lasten (bedragen x € 1.000)

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
1.4	Storting in reserve. cofinanciering EU voor projecten gericht op de versterking van de arbeidsmarkt.	1.243			
2.1	Programma RES en o.a. voor inpassing nieuw windbeleid, radaronderzoek Amsterdam, juridische kosten. Dit wordt gedekt uit de reserve duurzame elektriciteit	1.214			
2.1	Diverse projecten naar aanleiding van de warmtetransitie. Een voorbeeld van zo'n project is aardwarmte-onderzoek en Uvr	10.025	4.038		

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
	besparingsprogramma. De lasten worden grotendeels gedekt uit de reserve warmtetransitie.				
2.1	Voor 2024 staan diverse projecten gepland om de eigen organisatie energie neutraal te maken naar aanleiding van de energietransitie. Een van deze projecten is de aanleg van Zonnepark N207. Dit wordt gedekt uit de reserve energietransitie.	3.300			
2.1	Diverse projecten voor infrastructuur energietransitie. Belangrijkste is de Uvr smart oplossingen. Hiervoor is € 1,5 miljoen gereserveerd voor de jaren 2022, 2023 en 2024. Dit wordt gedekt uit de reserve energietransitie.	1.437			
2.1	Diverse waterstofprojecten naar aanleiding van de energietransitie. Voor de Uvr Waterstofprojecten wordt een budget opgenomen. Dit wordt gedekt uit de reserve energietransitie.	1.829			
2.1	De reserve warmtetransitie komt bij B2024 vanaf 2024 negatief uit daarom wordt het budget in deze reserve aangevuld met budget uit de reserve energietransitie.	1.137	3.273		
2.2	Incidentele specifieke uitkering (SPUK) voor bodemsanering oude jaren (CINDU)	2.500			
2.2	Betreft een incidentele storting aan de reserve gezonde leefomgeving dit voor o.a. het leefbaarheidsfonds, asbest en geluidsschermen.	1.000			
3.2	OV fonds, OV-knooppunten. In 2021 is een subsidie aan Poort van Hoorn verleend. Dit zijn de lasten in de komende jaren voor deze subsidie. Deze worden gedekt uit de reserve subsidie OV-fonds.			1.436	2.073
3.2	Incidentele storting aan reserve woningbouw voor wonen (incl. woonakkoorden, en aanjaagteams)	1.200			
3.3	Meekoppelkansen: voor de subsidie aan gemeente Hoorn op de LSBU en voor uitvoeringskosten SOK project Markermeerdijken. Dit wordt gedekt uit twee verschillende reserves 1: reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen en 2: reserve subsidies meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	4.417			
4.1	Extra budget voor de Fietstunnel Velsertraverse. Dit wordt gedekt uit de reserve uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden.	1.800			
4.1	Bij de budgetten voor mobiliteitsbeleid worden een aantal ramingen verhoogd. Dit gaat om onder andere studiekosten infrastructuur en gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (opdrachten, kennissessies en voorlichtingscampagne). Deze budgetten worden gedekt uit de reserve mobiliteitsbeleid.	1.287			

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
4.1	Storting aan reserve uitvoeringsbeleid door derden.	10.511	9.386	9.361	9.336
4.4	Aanpassingen kasritmes Innovatieprojecten mobiliteit: Focus	2.128	1.780		
4.4	Uitgaven Ontwikkeling voor de ontwikkeling en studiekosten van provinciale infrastructuur.	1.144	1.144		
4.4	Infrastructurele projecten voor derden. Dit betreft aanpassingen voor andere organisaties die (volledig) vergoed worden aan de provincie.	2.888	12.107	11.705	3.943
4.4	Storting aan reserve onderhoud vaarwegen	12.357	6.357	6.507	8.357
4.4	Storting aan reserve onderhoud wegen	22.199	22.721	23.440	26.273
4.4	Storting aan reserve voor ontwikkeling infrastructuur (projecten en studiekosten).	19.574	7.464	7.464	7.464
5.1	Projecten voor groene uitweg als gevolg van aanpassing kasritmes.	3.227	1.391		
5.1	Projecten voor groen bij sector B&U als gevolg van aanpassing kasritmes.	6.181	7.791	2.434	
5.1	Bijstelling voor gebiedsgerichte aanpak Vitaal Platteland Laag Holland, o.a. in het kader van biodiversiteit, bodemdaling en de groeiende behoefte aan recreatiemogelijkheden in Laag Holland en de bijbehorende proceskosten.	1.250			
5.1	Bijstelling lasten voor concept programma natuurontwikkeling. Dit zijn de nieuwe ramingen voor oostelijke vechtplassen.	7.564	5.242	4.923	4.865
5.1	Bijstelling lasten voor het concept programma natuurontwikkeling.	45.324	36.739		
5.1	Storting aan reserve oostelijke vechtplassen Middelen (OVP). Dit is een overheveling van reserve groen. Met deze overboekingen voor de jaren 2022 t/m 2026 worden alle resterende middelen die vanuit de reserve groen toegezegd zijn voor het gebiedsprogramma OVP overgeboekt naar de reserve OVP.	4.058	4.058	3.099	
5.1	SPUK besteding L16 Pr. Natuur	11.549	11.829		
5.1	Dit heeft betrekking op subsidies voor het programma natuurnetwerk die in de loop van het jaar 2022 verstrekt zijn maar die nog niet in de meerjarenraming opgenomen konden worden.	4.262	5.392	4.549	2.968
5.3	Dit betreft voor projecten in het kader van de uitvoeringsregeling Cofinanciering Waddenfonds Noord-Holland.	3.182	1.683	1.500	1.500
5.3	Impulsgeld bodem besteding spuk middelen Veenweide (L10).	5.700			
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee		1.000	1.000	1.000
5.3	Storting reserve landschap. Dit is voor landschapsfonds (Incl. liniedijken).	4.000			
5.3	Verlening subsidie voor cofinanciering Waddenzee	2.951	3.305		

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
5.4	Storting reserve waterrecreatie voor diverse projecten zoals beschreven in het uitvoeringsprogramma waterrecreatie.	1.562	2.000	2.000	2.000
5.6	In het convenant (artikel 3.1 lid 2) is opgenomen dat elke partij (rijk of provincie) die een subsidieregeling openstelt verantwoordelijk is voor de verplichte cofinanciering bij de EU-financiering. Dit zijn de middelen voor cofinanciering.	2.505	2.479	1.700	2.200
5.6	Storting aan reserve Europese projecten voor cofinanciering.	1.200	1.400	1.700	2.200
6.1	Dit betreft het budget voor regelingen voor de mkb innovatiestimulering regio en topsectoren (MIT).	4.496	4.496		
6.1	Storting aan reserve circulaire economie. Bij de kaderbrief 2022 is er budget beschikbaar gesteld voor circulaire economie.	1.180	1.255		
6.2	Uitgaven voor monumenten	3.674			
6.2	Uitgaven voor de stelling van Adam/NHW	1.100			
7.1	Voor de jaren 2022 en verder wordt een overheveling geraamd tussen de reserve groen en de reserve waardevermindering grondaankopen groen voor de waardevermindering van de het jaar daarvoor aangekochte gronden.	6.000	6.000	7.000	12.000
7.1	Storting nieuwe reserve voor coalitieakkoord	67.868	14.177		
7.2	Storting aan algemene reserve		16.580		
7.2	Uitgaven voor I-Portfolio. Deze worden gedekt uit de reserve bedrijfsvoering.	1.000			1.000
	Overige mutaties <1mln	7987	7234	4628	4925
Eindtotaal		**301.010**	**202.321**	**94.446**	**92.104**

Structurele stortingen en onttrekkingen aan reserves

Structurele stortingen in reserves (bedragen x € 1.000)

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
5.1	Reserve Groen	15.705	13.955	14.455	14.455
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	4.922	4.922	4.900	4.900
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	4.079	4.126	4.174	4.226
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	1.420	1.420	1.420	1.420
Eindtotaal		**26.126**	**24.423**	**24.949**	**25.001**

Structurele onttrekkingen aan de reserves (bedragen x € 1.000)

BD	Onderwerp	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	-285	-717	-717	-717
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	-1.655	-1.655	-2.054	-2.054
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	-641	-703	-873	-873
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-118	-118	-118	-118
7.2	Reserve Huisvesting	-782	-782	-782	-782
Eindtotaal		**-3.481**	**-3.975**	**-4.544**	**-4.544**

4.2.6 EMU-saldo

Het EMU-saldo is het saldo van inkomsten en uitgaven van de provincie Noord-Holland. In het BBV is voorgeschreven dat de provincies het EMU-saldo opnemen in de begroting en jaarstukken.

	Omschrijving	Begroting 2023*	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
		x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
(0)	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-191.745	-83.687	-20.795	18.814	13.099
(1)	Mutatie (im)materiële vaste activa	193.361	267.771	318.490	349.046	298.010
(2)	Mutatie voorzieningen	782	783	783	783	783
(3)	Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)	-	-	-	-	-
(4)	Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa	-	-	-	-	-
(0-1+2-3-4)	**EMU-saldo**	**-384.324**	**-350.675**	**-338.502**	**-329.449**	**-284.128**

* t/m tweede begrotingswijziging 2023

4.3 Uiteenzetting financiële positie

4.3.1 Opbouw van het begrotingssaldo

4.3.1.1 Opbouw exploitatie

De wijzigingen in deze begroting ten opzichte van de meerjarenraming zijn het gevolg van de verwerking van de financiële kaders en de voorstellen zoals geschetst in de kaderbrief 2024 en van de verwerking van de afspraken uit het coalitieakkoord. Deze begroting bevat ook nieuwe ontwikkelingen. De nieuwe mutaties en die vanuit het coalitieakkoord worden hieronder nader gespecificeerd en toegelicht.

Toelichting begrotingsmutatie per doel (Bedragen x € 1.000)	2024	2025	2026	2027
1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur I.v.m. hogere vergoeding PS-leden, stijging kosten accountantscontrole (indexatie, toename complexiteit i.v.m. SiSa rekeningen, gestegen bijdrage Randstedelijke rekenkamer, communicatie en participatiebudget en minder GS leden.	611	639	639	714
1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's Opname in het structureel budget (coalitieakkoord), en indexatie van de MRA bijdrage.	294	294	689	689
1.3 Uitvoeren van rijksheertaken Voortzetting van de agenda weerbaarheid (structureel budget, coalitieakkoord).	50	50	50	50
2.1 Bijdragen aan de energietransitie Klimaataanpak (opname in structureel budget, coalitieakkoord).	11.000	12.000	13.000	14.000
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving Structureel budget thema Gezonde leefomgeving (coalitieakkoord).	2.000	2.000	2.000	2.000
3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening Provinciale kosten asielbeleid (incidenteel).	450	0	0	0
3.2.Versnellen en programmeren woningbouw MRA-wonen (structureel) en masterplan wonen (structureel toegekend budget vanuit coalitieakkoord)	4.445	4.445	4.445	4.445
4.2 Openbaarvervoer waarborgen Structurele bijdrage nachtbussen (coalitieakkoord).	0	100	100	100
4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken Sinusmaaien (2024) en diverse kostenstijgingen.	522	124	143	169

4.4 .Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden Actualisatie berekening afschrijvingen.	887	-22	8	1.325
4.4 .Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden Extra budget ter dekking kapitaallasten door toename investeringen van de lopende en nieuwe projecten (coalitieakkoord).	0	1.500	3.000	5.000
5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur o.a. actualisatie Programma Natuurnetwerk (PNN) en bijgewerkte planning gebiedsprocessen NNN (realisatie).	-525	5.975	5.975	3.975
5.2 Beheren van natuur Terugbrengen eigen risico faunaschade van 25% naar 5% (coalitieakkoord)	2.500	2.500	2.500	2.500
5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied Structureel budget voor PPLG gebiedsprocessen (coalitieakkoord).	2.000	4.000	6.000	8.000
5.6 Versterken kansrijke landbouw Structureel budget t.b.v. landbouw voedselvisie en eiwittransitie (coalitieakkoord).	1.000	1.000	1.000	1.000
6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie De onderstaande budgetten worden conform het coalitieakkoord omgezet in een structureel budget: voortzetting van de subsidieregeling HIRB, aansluiting arbeidsmarkt, MKB instrumenten GO-NH en PIM en voortzetting en intensivering van de actieagenda circulaire economie.	4.150	4.150	10.500	10.500
6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen De voorzieningenakkoorden sport en dorpshuizen worden omgezet naar een structureel budget en vanaf 2025 middelen voor het CMK programma (coalitieakkoord).	1.643	2.393	2.393	2.393
7.1 Algemene dekkingsmiddelen Ophogen opcenten (coalitieakkoord).	-37.667	-43.051	-48.542	-54.143
7.1 Algemene dekkingsmiddelen Actualisatie provinciefonds op basis van de meicirculaire 2023.	-11.954	-11.828	-11.714	-23.344
7.1 Algemene dekkingsmiddelen	-330	-555	-555	-555

Bijstellingen verwacht dividend Afvalzorg, Alliander, BNG, NWB en Zeehaven IJmuiden (voor alle deelnemingen wordt een hoger dividend verwacht).				
7.1 Algemene dekkingsmiddelen Overige posten zie programma 7 in hoofdstuk 2.	6.762	-3.428	-7.598	-15.593
7.2 Organisatie Structurele uitbreiding middelen participatie (coalitieakkoord)	500	600	600	600
7.2 Organisatie Actualisatie af te dragen vennootschapsbelasting (2024) en aanpassen kasritme algemene reserve (2025-2027).	3.649	16.580	-1.744	-14.836
Totaal mutatie begroting 2024	**-8.013**	**-534**	**-17.111**	**-51.111**

4.3.1.2 Geprognotiseerde balans

Geprognosticeerde balans (bedragen x € 1.000		31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)	1.191.343	1.459.114	1.777.604	2.123.650	2.421.660
	Economisch nut	*158.183*	*167.779*	*177.172*	*189.464*	*204.741*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.033.160*	*1.291.335*	*1.600.432*	*1.934.186*	*2.216.919*
	Financiële vaste activa	270.000	270.000	269.877	269.560	269.560
	Kapitaalverstrekkingen	*169.480*	*169.480*	*169.480*	*169.480*	*169.480*
	Verstrekte langlopende leningen	*100.520*	*100.520*	*100.397*	*100.080*	*100.080*
	Vlottende activa					
	Voorraden	40	40	40	40	40
	Uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
	Liquide middelen	400	400	400	400	400
	Overlopende activa	60.000	59.000	58.000	60.000	59.000
	Activa	1.591.783	1.858.554	2.175.921	2.523.650	2.820.660
Passiva						
	Algemene reserves	119.670	117.431	133.394	131.650	116.814
	Bestemmingsreserves	690.192	608.745	572.297	593.222	622.826
	Voorzieningen	29.622	30.405	31.188	31.971	32.754
	Vaste Schuld (looptijd> dan 1 jaar)	68.037	151.181	228.276	317.658	418.330
	Netto-vlottende schulden	18.000	16.000	20.000	19.000	19.000
	Overlopende passiva	666.262	934.792	1.190.766	1.430.149	1.610.936
	Passiva	1.591.783	1.858.554	2.175.921	2.523.650	2.820.660

4.3.2 Arbeidskosten gerelateerde verplichtingen

Onderstaand overzicht geeft de verplichtingen die de provincie heeft ten aanzien van arbeidskosten die jaarlijks een beslag leggen op de begroting weer. Het gaat hier om verplichtingen die in een jaar ontstaan en in latere jaren tot uitbetaling komen, maar niet op de balans zijn opgenomen.

Jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen (bedragen x €1.000)	2024	2025	2026	2027
Vakantiedagen	-	-	-	-
Wachtgelden en aanvullende uitkeringen invaliditeit	-	-	-	-
Werkloosheidsuitkeringen				
* Overige werkloosheidsuitkeringen	€ 26	€ 2	€ 2	€ 2
Totaal	**€ 26**	**€ 2**	**€ 2**	**€ 2**

Toelichting

Vakantiegelden Door de invoering van het individueel keuzebudget (voortkomend uit de cao) worden vakantiegelden in het lopende jaar volledig uitbetaald.

Wachtgelden en aanvullende uitkeringen invaliditeit De Statenleden zijn buiten beschouwing gelaten conform artikel 44, lid 3 van het BBV.

Werkloosheidsuitkeringen Het betreft hier de voormalige medewerkers die op dit moment maandelijks een uitkering ontvangen van het UWV en/of Loyalis.

4.3.3 Investeringen

In de tabel 4.3.3 zijn de netto investeringen van de materiële vaste activa en de financiële vaste activa apart weergegeven. Omdat de provincie geen immateriële vaste activa heeft staan deze niet in dit overzicht. De opgenomen bedragen zijn het saldo van de bruto investeringen, de desinvesteringen en bijdragen van derden.

Bedragen x € 1.000	**Overzicht van netto investeringen per programma**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Programma	**Lopende investeringen:**				
	Materiële vaste activa				
	Investeringen met een economisch nut				
5	Gronden NNN	7.500	14.500	16.000	19.000
4	Steunpunten voor dagelijks beheer (vaar)wegen	5.471	6	-	-
	Investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut				
4	Investeringen provinciale infrastructuur	75.076	15.167	5.464	-
4	Groenprojecten	-	-	-	-
4	Innovatieve duurzame infra	-	-	-	-
4	Investeringen Openbaar Vervoer	1.100	17.862	-	-
4	DVM (intelligente verkeerslichten)	4.515	-	-	-
4	Vervangingsinvesteringen wegen PMO	24.844	-	23.399	-
4	Vervangingsinvesteringen vaarwegen PMO	16.014	34.501	1.843	968
4	PMO kunstwerken	-	32.895	-	-

	Totaal materiële vaste activa	**134.520**	**114.931**	**46.706**	**19.968**
	Financiële vaste activa				
6	nvt	-	-	-	-
	Totaal financiële vaste activa	-	-	-	-
	Totaal netto investeringen	**134.520**	**114.931**	**46.706**	**19.968**

4.3.4 Activa

4.3.4.1 Staat van geactiveerde immateriële en materiële investeringen (art. 34, 35 een 52)

Omschrijving van de investeringen (bedragen x € 1.000)	Boekwaarde per 01-01-2024	Netto investeringen 2024	Desinvesteringen 2024	Afwaarderingen 2024	Afschrijving 2024	Boekwaarde per 31-12-2024
1. Immateriële activa						
Bijdragen aan activa in eigendom van derden	-	-	-	-	-	-
Totaal immateriële activa	-	-	-	-	-	-
2. materiële vaste activa						
A. Investeringen met een economisch nut	**156.778**	**12.971**	-	-	**3.375-**	**167.779**
- Gronden en terreinen	101.941	7.500	-	-	-	109.441
- Bedrijfsgebouwen	54.837	5.471	-	-	3.375-	56.933
- Machines en gebouwen	1.405					1.405
B. Investeringen in openbare ruimte met een						
maatschappelijk nut	**1.033.160**	**280.950**	-	-	**22.775-**	**1.291.335**
- Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	1.033.160	280.950	-	-	22.775-	1.291.335
Totaal materiële vaste activa	**1.189.938**	**293.921**	-	-	**26.150-**	**1.459.114**

4.3.4.2 Staat van geactiveerde kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen van bijdragen aan activa in eigendom van derden (art. 36)

	Omschrijving van de investeringen (bedragen x € 1.000)	Boekwaarde per 01-01-2024	Investeringen in 2024	Desinvesteringen in 2024	Herwaardering in 2024	Afschrijvingen in 2024	Boekwaarde per 31-12-2024
A.	**Kapitaalverstrekkingen aan:**						
	- Deelnemingen	169.479		-	-	-	169.479
B.	**Leningen aan:**						
	- Openbare lichamen	33.200	-	-	-	-	33.200
	- Deelnemingen	55.589					55.589
C.	**Overige langlopende leningen**	11.731	-		-	-	11.731
	Totaal financiële vaste activa	**269.999**	-	-	-	-	**269.999**

4.3.5 Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit capaciteitskosten en directe kosten.Tabel 4.3.5 geeft de totale kapitaallasten per onderdeel weer zoals ze voor de jaren 2024 tot en met 2027 in de begroting staan geraamd.

Omschrijving	2024	2025	2026	2027
A. Capaciteitskosten				
Grond Houtplein	-	-	-	-
Renovatie Houtplein	1.643	1.643	1.643	1.643
Nieuwbouw Dreef	557	557	557	557
Totaal A	2.200	2.200	2.200	2.200
B. Directe kosten				
Parkeergarage Dreef	407	407	407	407
Aanleg van provinciale wegen	10.146	12.034	12.168	12.282
Projecten gedekt uit de reserve kapitaallasten wegen	640	703	872	872
Vervangingsinvesteringen wegen PMO	3.817	4.790	4.983	5.497
Vervangingsinvesteringen kunstwerken	2.024	1.824	4.704	4.704
DVM (intelligente verkeerslichten)	-	372	372	372
Duurzame infrastructuur	285	717	717	717
Vervanging ABRI's en DRIS	-	600	600	600
Steunpunten B&U	489	821	821	837
Stelposten bereikbaarheid	795	4.688	7.763	11.831
Vervangingsinvesteringen vaarwegen PMO	1.834	2.296	3.115	3.200
Investeringen OV	941	1.117	1.117	1.117
Vast onderhoud wegen	56	56	56	56
Onderhoud tunnels/aquaducten	184	184	184	184
Projecten gedekt uit de reserve kapitaallasten OV	1.655	1.655	2.054	2.054
Investeringen groen (reserve kapitaallasten)	118	118	118	118
CIO - I-portfolio	281	281	281	281
Archeologie opdrachten	279	279	279	279
Totaal B	23.951	32.942	40.611	45.408

4.3.6 Financiering

4.3.6.1 Overzicht van het renteresultaat

In tabel 4.3.6.1 is het renteresultaat opgenomen. Het renteresultaat bestaat uit het saldo van de ontvangen rente van de verstrekte langlopende leningen en de verwachte te betalen rente op het vreemd vermogen. In tabel 4.4.1 van deze begroting is een overzicht opgenomen van de verstrekte langlopende leningen in 2023.

	Renteresultaat (x € 1.000)	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
	De externe rentelasten over de korte en lange financiering				
A.	Financiering	3.069	5.312	5.312	5.312
B.	De externe rentebaten	-1.927	-1.926	-1.919	-1.914
	Totaal door te rekenen externe rente	1.142	3.386	3.393	3.398
C.	De rente die aan de grondexploitatie moet worden doorberekend	-	-	-	-
	De rente van projectfinanciering die aan het betreffende taakveld moeten worden toegerekend	-	-	-	-
	Saldo door te rekenen externe rente	1.142	3.386	3.393	3.398
D1.	Rente over eigen vermogen	-	-	-	-
D2.	Rente over voorzieningen	-	-	-	-
	De aan taakvelden (programma's inclusief overzicht Overhead) toegerekende rente (renteomslag)	1.142	3.386	3.393	3.398
E.	De werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief overhead) toegerekende rente (renteomslag)	-	-	-	-
F.	Renteresultaat op het taakveld treasury	1.142	3.386	3.393	3.398

4.3.6.2 Staat van investeringen en financiering

Bedragen x € 1.000		Begin 2024	Vermeerderingen 2024	Verminderingen 2024	Afschrijvingen 2024	Eind 2024
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)					
	Economisch nut	*158.183*	*12.971*	-	*3.375*	*167.779*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.033.160*	*280.950*	-	*22.775*	*1.291.335*
	Financiële vaste activa					
	Deelnemingen	*169.480*	-	-	-	*169.480*
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden					-
	Verstrekte langlopende leningen	100.520	-	-	-	*100.520*
	Activa	**1.461.343**	**293.921**	-	**26.150**	**1.729.114**

Passiva

	Algemene reserves		119.670	-	2.239	- 117.431
	Bestemmingsreserves		690.192	182.834	264.281	- 608.745
	Voorzieningen		29.622	783	-	- 30.405
	Vreemd vermogen		68.037	83.144	-	- 151.181
		Passiva	**907.521**	**266.761**	**266.520**	**- 907.762**

Bedragen x € 1.000		Begin 2025	Vermeerderingen 2025	Verminderingen 2025	Afschrijvingen 2025	Eind 2025
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)					
	Economisch nut	*167.779*	*13.100*	-	*3.707*	*177.172*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.291.335*	*340.532*	-	*31.435*	*1.600.432*
	Financiële vaste activa					
	Deelnemingen	*169.480*	-	-	-	*169.480*
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden		-	-	-	-
	Verstrekte langlopende leningen	100.520	-	123	-	*100.397*
	Activa	**1.729.114**	**353.632**	**123**	**35.142**	**2.047.481**
Passiva						
	Algemene reserves	117.431	16.580	617	-	133.394
	Bestemmingsreserves	608.745	104.321	140.769	-	572.297
	Voorzieningen	30.405	783	-	-	31.188
	Vreemd vermogen	151.181	77.095	-	-	228.276
	Passiva	**907.762**	**198.779**	**141.386**	-	**965.155**

Tekort aan financieringsmiddelen	**-821.352**	**-1.082.326**

Bedragen x € 1.000	Begin 2026	Vermeerderingen 2026	Verminderingen 2026	Afschrijvingen 2026	Eind 2026
Activa					
Immateriële activa	-	-	-	-	-
Materiële activa (investeringen)					
Economisch nut	*177.172*	*15.999*	-	*3.707*	189.464
Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.600.432*	*372.857*	-	*39.103*	1.934.186
Financiële vaste activa					
Deelnemingen	*169.480*	-	-	-	169.480
Bijdrage aan activa in eigendom van derden					-
Verstrekte langlopende leningen	100.397	-	317	-	100.080
Activa	**2.047.481**	**388.856**	**317**	**42.810**	**2.393.210**
Passiva					
Algemene reserves	133.394	-	1.744	-	131.650

	Bestemmingsreserves	572.297	87.361	66.436		593.222
	Voorzieningen	31.188	783	0	0	31.971
	Vreemd vermogen	228.276	89.382	-	-	317.658
	Passiva	**965.155**	**177.526**	**68.180**	**-**	**1.074.501**
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-1.082.326**	**-211.330**	**67.863**	**-42.810**	**-1.318.709**

Bedragen x € 1.000		**Begin 2027**	**Vermeerderingen 2027**	**Verminderingen 2027**	**Afschrijvingen 2027**	**Eind 2027**
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)					
	Economisch nut	*189.464*	*19.000*	-	*3.723*	204.741
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.934.186*	*326.618*	-	*43.885*	2.216.919
	Financiële vaste activa					
	Deelnemingen	*169.480*	-	-	-	169.480
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	-	-	-	-	-

	Verstrekte langlopende leningen	100.080	-	-	-	100.080
	Activa	**2.393.210**	**345.618**	**-**	**47.608**	**2.691.220**
Passiva						
	Algemene reserves	131.650	-	14.836	-	116.814
	Bestemmingsreserves	593.222	94.487	64.883	-	622.826
	Voorzieningen	31.971	783	-	-	32.754
	Vreemd Vermogen	317.658	100.672	-	-	418.330
	Passiva	**1.074.501**	**195.942**	**79.719**	**-**	**1.190.724**
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-1.318.709**				**-1.500.496**

4.3.7 Stand en mutaties van reserves

4.3.7.1 Staat van het verloop van de reserves (art. 54)

2024

BD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2023	Storting	Over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	Over-heveling naar andere reserve	Vrijval ten gunste van rekening van lasten en baten	Eindsaldo
	Algemene reserves								
7.2	Algemene reserve	119.670	-	-	-	-2.239	-		117.431
	Totaal algemene reserves	**119.670**	**-**	**-**	**-**	**-2.239**	**-**	**-**	**117.431**
	Programma 1 **Bestuur**								
1.4	Cofinanciering Europese projecten	649	-	1.243	-	-	-	-	1.892
	Programma 2 **Klimaat en gezonde leefomgeving**								
2.1	Reserve subsidie warmtetransitie	1.544	-	-	-	-770	-	-	774
2.1	Reserve energietransitie	11.998	-	33	-	-6.519	-1.104	-	4.408
2.1	Reserve duurzame elektriciteit	4.838	-	33	-	-1.534	-	-	3.337
2.1	Reserve warmtetransitie	8.118	-	33	1.104	-9.255	-	-	-
2.2	Reserve gezonde leefomgeving	6.768	-	1.000	-	-2.667	-	-	5.101

2.2	Reserve bodemsanering	22.983	-	319	-	-1.039	-	-	22.263
									-
	Programma 3 Ruimte en Wonen								-
3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	272	-	-	-	-272	-	-	-
3.2	Reserve subsidie OV-fonds	13.320	-	-	-	-312	-	-	13.008
3.2	Reserve OV-knooppunten	7.938	-	-	-	-	-	-	7.938
3.2	Reserve woningbouw subsidies	3.753	-	-	-	-570	-	-	3.183
3.2	Reserve woonbeleid	1.789	-	-	-	-750	-	-	1.039
3.2	Reserve woningbouw	3.075		1.200	-	-2.650	-	-	1.625
3.3	Reserve klimaatadaptatie	10	-	-	-	-	-	-	10
3.3	Reserve subsidie meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling	2.400	-	-	-	-2.400	-	-	-
3.3	Reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling	2.985	-	-	-	-2.017	-	-	968
									-
	Programma 4 Bereikbaarheid								-
4.1	Reserve mobiliteitsbeleid	1.268	-	-	205	-1.287	-	-	186
4.1	Reserve uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden	55.009	-	10.511	-	-16.878	-205	-25	48.412
4.1	Reserve verleende subsidies 4.1	4.259	-	-	-	-	-	-	4.259
4.2	Reserve openbaar vervoer projecten	3.322	-	67	-	-2.386	-	-	1.003

4.4	Reserve investeringen wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	5.501	-	12.357	-	-4.432	-5.100	-1.843	6.483
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	11.444	-	-	-	-3.582	-	-	7.862
4.4	Reserve groot onderhoud wegen	25.536	-	17.099	5.100	-29.657		-1.400	16.678
4.4	Reserve ontwikkelen provinciale infrastructuur	97.945	-	19.574	-	-1.450	-	-	116.069
	Programma 5 **Natuur en landelijk gebied**								-
5.1	Reserve groen	89.397	-	15.705	-	-53.470	-10.000	-	41.632
5.1	Reserve groene Uitweg	4.767	-	107	-	-3.334	-	-	1.540
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	16.078		58	4.000	-6.403	-	-	13.733
5.1	Reserve Laag Holland	1.250	-	-	-	-1.250	-	-	-
5.1	Reserve subsidie Groene Uitweg	1.954	-	-	-	-	-	-	1.954
5.1	Resverve subsidies > € 1,5 miljoen Groen, 5.1	17.171	-	-	-	-4.262	-	-	12.909
5.3	Reserve subsidie Cofinanciering Waddenzee	6.762	-	-	-	-2.951	-	-	3.811
5.3	Reserve cofinanciering Waddenzee	4.011	-	854	-	-3.182	-	-	1.683
5.3	Reserve landschap	1.438	-	4.000	-	-	-	-	5.438
5.4	Reserve waterrecreatie	1.244	-	1.562	-	-2.053	-	-	753
5.6	Reserve Europese landbouwprojecten	2.384	-	1.200	-	-2.505	-	-	1.079

	Programma 6 **Economie, leefbaarheid en cultuur**									-
6.1	Reserve herstructurering bedrijventerreinen	1.962	-	-	-	-	-	-	1.962	
6.1	Reserve mkb innovatie-instrumenten	9.005	-	4.922	-	-5.237	-	-	8.690	
6.1	Reserve circulaire economie	821	-	1.180	-	-1.180	-	-	821	
6,1	Reserve ontwikkeling havencomplexen	15.011	-	-	-	-	-	-	15.011	
6.2	Reserve monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	2.413	-	4.079	-	-4.119	-	-	2.373	
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	3.822	-	-	-	-1.100	-	-	2.722	
6.2	Reserve subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	3.265	-	-	-	-	-	-	3.265	
	Programma 7 **Overzicht Algemene middelen en organisatie**									-
7.1.1	Reserve economisch herstel en duurzaamheid	56.952	-	-	-	-	-	-53000	3.952	
7.1.1	Reserve subsidies economisch herstel en duurzaamheid	363	-	-	-	-	-	-	363	
7.1.5	Reserve coalitieakkoord	-	-	67.868	-	-	-	-	67.868	
7.1.6	Reserve Waardevermindering grond groen	18.059	-	-	6.000	-	-	-	24.059	
7.2.1	Reserve huisvesting	11.414	-	-	-	-782	-	-	10.632	
7.2.1	Reserve bedrijfsvoering	8.869	-	1.420	-	-6.650	-	-	3.639	
7.2.1	Reserve GO-gelden	1	-	-	-	-	-	-	1	

	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten wegen (programma: 4)	30.030	-	-	-	-641	-	-	29.389
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma: 4)	74.483	-	-	-	-1.655	-	-	72.828
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	5.161	-	-	-	-285	-	-	4.876
5.1	Reserve kapitaallasten groen (programma: 5)	5.381	-	-	-	-118	-	-	5.263
	Totaal bestemmingsreserves	690.193	-	166.424	16.409	-191.604	-16.409	-56.268	608.745
	Totaal reserves	**809.863**	-	**166.424**	**16.409**	**-193.843**	**-16.409**	**-56.268**	**726.176**

2025

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2024	Storting	over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
7.2	Algemene reserve	117.431	-	16.580	-	-617	-	-	133.394
	Totaal algemene reserves	**117.431**	-	**16.580**	-	**-617**	-	-	**133.394**
	Programma 1 **Bestuur**								

1.4	Cofinanciering Europese projecten	1.892	-	43	-	-	-	-	1.935
	Programma 2 Klimaat en gezonde leegomgeving								
2.1	Reserve subsidie warmtetransitie	774				-765			9
2.1	Rerserve energietransitie	4.408	-	33	-	-552	-3.240	-	649
2.1	Reserve duurzame elektriciteit	3.337	-	33	-	-	-	-	3.370
2.1	Reserve warmtetransitie	-	-	33	3.240	-3.273	-	-	-
2.2	Reserve gezonde leefomgeving	5.101	-	-	-	-67	-	-	5.034
2.2	Reserve bodemsanering	22.263	-	319	-	-1.214	-	-	21.368
	Programma 3 Ruimte en Wonen								
3.2	Reserve subsidie OV-fonds	13.008	-	-	-	-688	-	-	12.320
3.2	Reserve OV-knooppunten	7.938	-	-	-	-	-	-	7.938
3.2	Reserve woningbouwsubsidies	3.183	-	-	-	-571	-	-	2.612
3.2	Reserve woonbeleid	1.039	-	-	-	-405	-	-	634
3.2	Reserve woningbouw	1.625	-	-	-	-	-	-	1.625
3.3	Reserve klimaatadaptatie	10	-	-	-	-	-	-	10
3.3	Reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling	968	-	-	-	-672	-	-	296

	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1	Reserve mobiliteitsbeleid	186	-	-	205	-224	-	-	167
4.1	Reserve uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden	48.412	-	9.386	-	-9.849	-205	-	47.744
4.1	Reserve verleende subsidies 4.1	4.259	-	-	-	-	-	-	4.259
4.2	Reserve openbaarvervoerprojecten	1.003	-	67	-	-536	-	-	534
4.4	Reserve investeringen wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	6.483	-	6.357	-	-2.787	-700	-1.820	7.533
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	7.862	-	-	-	-2.224	-	-	5.638
4.4	Reserve groot onderhoud wegen	16.678	-	22.021	700	-20.010	-	-1.400	17.989
4.4	Reserve ontwikkelen provinciale infrastructuur	116.068	-	7.464	-	-1.450	-	-	122.082
	Programma 5 Natuur en landelijk gebied								
5.1	Reserve groen	41.632	-	13.955	-	-45.587	-10.000	-	-
5.1	Reserve Groene Uitweg	1.540	-	107	-	-1.498	-	-	149
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	13.733	-	58	4.000	-4.508	-	-	13.283
5.1	Reserve subsidie Groene Uitweg	1.954	-	-	-	-	-	-	1.954
5.1	Resverve subsidies > € 1,5 miljoen groen, 5.1	12.909	-	-	-	-5.392	-	-	7.517
5.3	Reserve subsidies cofinanciering Waddenzee	3.811	-	-	-	-3.305	-	-	506
5.3	Reserve cofinanciering Waddenzee	1.683	-	1.000	-	-1.683	-	-	1.000

5.3	Reserve landschap	5.438	-	-	-	-	-	-	5.438
5.4	Reserve waterrecreatie	753	-	2.000	-	-2.513	-	-	240
5.6	Reserve Europese landbouwprojecten	1.079	-	1.400	-	-2.479	-	-	-
	Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur								
6.1	Reserve herstructurering bedrijventerreinen	1.962	-	-	-	-	-	-	1.962
6.1	Reserve mkb innovatie-instrumenten	8.690	-	4.922	-	-4.922	-	-	8.690
6.1	Reserve circulaire economie	821	-	1.255	-	-1.255	-	-	821
6.1	Reserve ontwikkeling havencomplexen	15.011	-	-	-	-	-	-	15.011
6.2	Reserve monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	2.373	-	4.126	-	-	-	-	6.499
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	2.722	-	-	-	-	-	-	2.722
6.2	Reserve subs SvA/NHW Werelderfgoed	3.265	-	-	-	-	-	-	3.265
	Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie								
7.1.1	Reserve economisch herstel en duurzaamheid	3.952	-	-	-	-	-	-	3.952
7.1.1	Reserve subsidie economisch herstel en duurzaamheid	363	-	-	-	-	-	-	363
7.1.5	Reserve coalitieakkoord	67.868	-	14.177	-	-	-	-	82.045
7.1.6	Reserve waardevermindering grond groen	24.059	-	-	6.000	-	-	-	30.059

7.2.1	Reserve huisvesting	10.632	-	-	-	-782	-	-	9.850
7.2.1	Reserve bedrijfsvoering	3.639	-	1.420	-	-1.000	-	-	4.059
7.2.1	Reserve GO-gelden	1	-	-	-	-	-	-	1
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten Wegen (programma 4)	29.389	-	-	-	-703	-	-	28.686
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma 4)	72.828	-	-	-	-1.655	-	-	71.173
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	4.876	-	-	-	-717	-	-	4.159
5.1	Reserve Kapitaallasten groen (programma 5)	5.263	-	-	-	-118	-	-	5.145
	Totaal bestemmingsreserves	**608.744**	-	**90.176**	**14.145**	**-123.404**	**-14.145**	**-3.220**	**572.296**
	Totaal reserves	**726.175**	-	**106.756**	**14.145**	**-124.021**	**-14.145**	**-3.220**	**705.690**

2026

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2025	Storting	over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								

7.2	Algemene reserve	133.394	-	-	-	-1.744	-	-	131.650
	Totaal algemene reserves	**133.394**	**-**	**-**	**-**	**-1.744**	**-**	**-**	**131.650**
	Programma 1 Bestuur								
1.4	Cofinanciering Europese projecten	1.935	-	43	-	-	-	-	1.978
	Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving								
2.1	Reserve subsidie warmtetransitie	9	-	-	-	-	-	-	9
2.1	Reserve energietransitie	649	-	33	-	-308	-	-	374
2.1	Reserve duurzame elektriciteit	3.370	-	33	-	-	-	-	3.403
2.1	Reserve warmtetransitie	-	-	33	-	-	-	-	33
2.2	Reserve gezonde leefomgeving	5.034	-		-	-67	-	-	4.967
2.2	Reserve bodemsanering	21.368	-	319	-	-944	-	-	20.743
	Programma 3 Ruimte en Wonen								
3.2	Reserve subsidie OV-fonds	12.320	-	-	-	-1.325	-	-	10.995
3.2	Reserve OV-knooppunten	7.938	-	-	-	-	-	-	7.938
3.2	Reserve woningbouwsubsidies	2.612	-	-	-	-428	-	-	2.184
3.2	Reserve woonbeleid	634	-	-	-	-	-	-	634

3.2	Reserve woningbouw	1.625	-	-	-	-	-	-	1.625
3.3	Reserve klimaatadaptatie	10	-	-	-	-	-	-	10
3.3	Reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling	296	-	-	-	-	-	-	296
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1	Reserve mobiliteitsbeleid	167	-	-	205	-205	-	-	167
4.1	Reserve uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden	47.744	-	9.361	-	-9.224	-205	-	47.676
4.1	Reserve verleende subsidies 4.1	4.259	-	-	-	-	-	-	4.259
4.2	Reserve openbaarvervoerprojecten	534	-	67	-	-451	-	-	150
4.4	Reserve investeringen wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	7.533	-	6.357	150	-2.787	-500	-1.819	8.934
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	5.638	-	-	-	-187	-	-	5.451
4.4	Reserve groot onderhoud wegen	17.989	-	22.940	500	-12.463	-150	-	28.816
4.4	Reserve ontwikkelen provinciale infrastructuur	122.082	-	7.464	-	-950	-	-	128.596
	Programma 5 Natuur en landelijk gebied								
5.1	Reserve groen	-	-	14.455	-	-4.298	-10.041	-	116
5.1	Reserve Groene Uitweg	149	-	107	-	-127	-	-	129

5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	13.283	-	58	3.041	-4.376	-	-	12.006
5.1	Reserve subsidie Groene Uitweg	1.954	-	-	-	-	-	-	1.954
5.1	Reserve subsidies > € 1,5 miljoen groen, 5.1	7.517	-	-	-	-4.549	-	-	2.968
5.3	Reserve subsidies cofinanciering Waddenzee	506	-	-	-	-	-	-	506
5.3	Reserve cofinanciering Waddenzee	1.000	-	1.000	-	-1.500	-	-	500
5.3	Reserve landschap	5.438	-	-	-	-	-	-	5.438
5.4	Reserve waterrecreatie	240	-	2.000	-	-2.188	-	-	52
5.6	Reserve Europese landbouwprojecten	-	-	1.700	-	-1.700	-	-	0
	Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur								
6.1	Reserve herstructurering bedrijventerreinen	1.962	-	-	-	-	-	0	1.962
6.1	Reserve mkb innovatie-instrumenten	8.690	-	4.900	-	-	-	-	13.590
6.1	Reserve circulaire economie	821	-	-	-	-	-	-	821
6.1	Reserve ontwikkeling havencomplexen	15.011	-	-	-	-	-	-	15.011
6.2	Reserve monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	6.499	-	4.174	-	-	-	-	10.673
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	2.722	-	-	-	-	-	-	2.722
6.2	Reserve subs SvA/NHW Werelderfgoed	3.265	-	-	-	-	-	-	3.265
	Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie								

7.1.1	Reserve economisch herstel en duurzaamheid	3.952	-	-	-	-	-	-	3.952
7.1.1	Reserve subsidie economisch herstel en duurzaamheid	363	-	-	-	-	-	-	363
7.1.5	Reserve coalitieakkoord	82.045	-	-	-	-	-	-	82.045
7.1.6	Reserve waardevermindering grond groen	30.059	-	-	7.000	-	-	-	37.059
7.2.1	Reserve huisvesting	9.850	-	-	-	-782	-	-	9.068
7.2.1	Reserve bedrijfsvoering	4.059	-	1.420	-	-1.100	-	0	4.379
7.2.1	Reserve GO-gelden	1	-	-	-	-	-	-	1
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten wegen (programma 4)	28.686	-	-	-	-873	-	-	27.813
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma 4)	71.173	-	-	-	-2.054	-	-	69.119
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	4.159	-	-	-	-717	-	-	3.442
5.1	Reserve kapitaallasten groen (programma 5)	5.145	-	-	-	-118	-	-	5.027
	Totaal bestemmingsreserves	**572.296**		**76.464**	**10.896**	**-53.721**	**-10.896**	**-1.819**	**593.220**
	Totaal reserves	**705.690**		**76.464**	**10.896**	**-55.465**	**-10.896**	**-1.819**	**724.870**

2027

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2026	Storting	over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
7.2	Algemene reserve	131.650	-	-	-	14.836-	-	-	116.814
	Totaal algemene reserves	**131.650**	-	-	-	**-14.836**	-	-	**116.814**
	Programma 1 **Bestuur**								
1.4	Cofinanciering Europese projecten	1.978	-	-	-	-	-	-	1.978
	Programma 2 **Klimaat en gezonde leefomgeving**								
2.1	Reserve subsidie warmtetransitie	9	-	-	-	-	-	-	9
2.1	Reserve energietransitie	375	-	33	-	-254	-	-	154
2.1	Reserve duurzame elektriciteit	3.404	-	33	-	-	-	-	3.437
2.1	Reserve warmtetransitie	34	-	33	-	-	-	-	67
2.2	Reserve gezonde leefomgeving	4.967	-	-	-	-67	-	-	4.900
2.2	Reserve bodemsanering	20.743	-	319	-	-944	-	-	20.118

	Programma 3 Ruimte en Wonen								
3.2	Reserve subsidie OV-fonds	10.995	-	-	-	-1.962	-	-	9.033
3.2	Reserve OV-knooppunten	7.938	-	-	-	-	-	-	7.938
3.2	Reserve woningbouwsubsidies	2.184	-	-	-	-264	-	-	1.920
3.2	Reserve woonbeleid	634	-	-	-	-	-	-	634
3.2	Reserve woningbouw	1.625	-	-	-	-	-	-	1.625
3.3	Reserve klimaatadaptatie	10	-	-	-	-	-	-	10
3.3	Reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling	296	-	-	-	-	-	-	296
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1	Reserve mobiliteitsbeleid	167	-	-	205	-205	-	-	167
4.1	Reserve uitvoeren van mobiliteitsbeleid door derden	47.676	-	9.336	-	-9.174	-205	-	47.633
4.1	Reserve verleende subsidies 4.1	4.259	-	-		-	-	-	4.259
4.2	Reserve openbaarvervoerprojecten	150	-	67	-	-217	-	-	0
4.4	Reserve investeringen wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	8.934	-	8.357	-	-2.687	-	-	14.604
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	5.451	-	-	-	-35	-	-	5.416
4.4	Reserve groot onderhoud wegen	28.816	-	26.273	-	-12.755	-	-	42.334
4.4	Reserve ontwikkelen provinciale infrastructuur	128.596	-	7.464	-	-950	-	-	135.110

	Programma 5 **Natuur en landelijk gebied**								
5.1	Reserve groen	116	-	14.455	-	-2.484	-12.000	-	87
5.1	Reserve Groene Uitweg	129	-	107	-	-117	-	-	119
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	12.006	-	58	-	-4.318	-	-	7.746
5.1	Reserve subsidie Groene Uitweg	1.954	-	-	-	-	-	-	1.954
5.1	Reserve subsidies > € 1,5 miljoen groen, 5.1	2.968	-	-	-	-2.968	-	-	0
5.3	Reserve subsidies cofinanciering Waddenzee	506	-	-	-	-	-	-	506
5.3	Reserve cofinanciering Waddenzee	500	-	1.000	-	-1.500	-	-	0
5.3	Reserve landschap	5.438	-	-	-	-	-	-	5.438
5.4	Reserve waterrecreatie	52	-	2.000	-	-1.933	-	-	119
5.6	Reserve Europese landbouwprojecten	-	-	2.200	-	-2.200	-	-	0
	Programma 6 **Economie, leefbaarheid en cultuur**								
6.1	Reserve herstructurering bedrijventerreinen	1.962	-	-	-	-	-	-	1.962
6.1	Reserve mkb innovatie-instrumenten	13.590	-	4.900	-	-	-	-	18.490
6.1	Reserve circulaire economie	821	-	-	-	-	-	-	821
6.1	Reserve ontwikkeling havencomplexen	15.011	-	-	-	-	-	-	15.011
6.2	Reserve monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	10.673	-	4.226	-	-	-	-	14.899
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	2.722	-	-	-	-	-	-	2.722

6.2	Reserve subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	3.265	-	-	-	-	-	-	3.265
	Programma 7 **Overzicht Algemene middelen en organisatie**								
7.1.1	Reserve economisch herstel en duurzaamheid	3.952	-	-	-	-	-	-	3.952
7.1.1	Reserve subsidie economisch herstel en duurzaamheid	363	-	-	-	-	-	-	363
7.1.5	Reserve coalitieakkoord	82.045	-	-	-	-	-	-	82.045
7.1.6	Reserve waardevermindering grond Groen	37.059	-	-	12.000	-	-	-	49.059
7.2.1	Reserve huisvesting	9.068	-	-	-	-782	-	-	8.286
7.2.1	Reserve bedrijfsvoering	4.379	-	1.420	-	-3.100	-	-	2.699
7.2.1	Reserve GO-gelden	1	-	-	-	-	-	-	1
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten wegen (programma 4)	27.813	-	-	-	-873	-	-	26.940
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma 4)	69.119	-		-	-2.054	-	-	67.065
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	3.442	-	-	-	-717	-	-	2.725
5.1	Reserve kapitaallasten groen (programma 5)	5.027	-	-	-	-118	-	-	4.909
	Totaal bestemmingsreserves	**593.223**	**-**	**82.281**	**12.205**	**-52.678**	**-12.205**	**-**	**622.826**
	Totaal reserves	**724.873**		**82.281**	**12.205**	**-67.514**	**-12.205**	**-**	**739.640**

4.3.7.2 Toelichting op de reserves

	Reserve Landschap
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Investeren in groene ruimte voor rust en ontspanning in onze dichtbevolkte provincie.
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Gezonde leefomgeving
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Om de ambities op het gebied van de leefbaarheid waar te kunnen maken, wordt een programma 'Gezonde Leefomgeving' opgezet. Hierbij wordt onder andere ingezet op meer structureel onderzoek naar gezondheid en het monitoren van de omgevingskwaliteit (o.a. lucht, geluid, geur). Ook onderwerpen als de sanering van asbestdaken en het terugdringen van geluidsoverlast door provinciale wegen vallen hieronder. Dit zal worden aangevuld met extra activiteiten op het vlak van toezicht en handhaving bij de majeure risicobedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is.
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	t/m 2024

	Reserve Klimaatadaptatie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	-Vormgeven eigen klimaatadaptatiebeleid en eigen klimaatadaptatieprojecten, opstellen integraal waterplan, cofinancieren aanvullend klimaatonderzoek, verbinden met andere provinciale opgaven (bv.: biodiversiteit, KRW,OV-knooppunten, etc.), - Cofinanciering Deltaprogramma's. Conform afspraken die zijn vastgelegd in het landelijke bestuursakkoord Klimaatadaptatie (projecten wateroverlast, droogte, hittestress, overstromingen en meekoppelkansen), - Cofinanciering klimaatadaptatieprojecten van derden (o.a. waterschappen, gemeenten, belangenorganisaties, bedrijven). - Cofinanciering van digitaal beter beschikbaar maken klimaatgegevens voor inwoners en bedrijven (o.a. overstromings-wateroverlast gegevens).
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	t/m 2024

	Reserve Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Deze reserve heeft als doel kapitaallasten van investeringen in havencomplexen binnen programma Ruimte te dekken. Per 1 januari 2017 is de wet- en regelgeving BBV gewijzigd, waardoor investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut niet meer in één keer ten laste van een reserve worden gebracht, maar geactiveerd moeten worden. Daartoe zijn diverse reserves ter dekking van de kapitaallasten ingesteld. In de notitie Materiële vaste activa (december 2017) van de commissie BBV is hierover opgenomen dat het saldo van de bestemmingsreserve kapitaallasten gelijk moet zijn aan de boekwaarde van de desbetreffende activa. Vanuit deze reserve worden jaarlijks de kapitaallasten van de investering gedekt.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2018
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	De reserve wordt ingesteld bij de laatste begrotingswijziging 2018. De looptijd is gelet op het BBV gekoppeld aan de duur van de afschrijving.

	Reserve Oostelijke Vechtplassen
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel de toekomstige uitgaven voortvloeiend uit het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen te kunnen dekken. In december 2017 wordt het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen getekend. Hierin participeren naast Provincie Noord-Holland ook andere overheden, ondernemers, watersportverbond, bewonersverenigingen, recreantenverenigingen en natuur- en milieuorganisaties. Het gebiedsakkoord geeft invulling aan verschillende beleidsopgaven: Natuur (Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000), Waterkwaliteitsverbetering (Kaderrichtlijn Water (KRW)), Visie Waterrecreatie en Recreatieve verbindingen.
Instellingsbesluit	Begroting 2018
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	De afronding van de, in het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, genoemde opgaven is vooralsnog voorzien in 2027.

	Reserve Bodemsanering
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige bodemsaneringskosten te dekken op basis van afspraken opgenomen in het landelijke bodemconvenant 2016-2020. Dit convenant beschrijft de bodemdoelen die de provincie Noord-Holland zal realiseren en de Decentralisatie Uitkering Bodem (DUB) die het Rijk hiervoor beschikbaar stelt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Groen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel het realiseren van het in het hoofdstuk 'Beschermen' vastgelegde beleid van de Agenda Groen (vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 11 maart 2013) met betrekking tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Natura2000 en Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), verbindend groen, natuurcompensatie en recreatieve verbindingen. De uitvoering wordt geprogrammeerd in het jaarlijks door PS vast te stellen geactualiseerde Provinciaal Meerjarenprogramma Groen (PMG). De Reserve Groen is niet bedoeld voor het financieren van het beheer van groengebieden.
Instellingsbesluit	Zomernota 2013, vastgesteld door PS op 23 september 2013, punt 10 bij voordracht 44.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Vanaf: 23 september 2013 Eindigt op: 31 december 2030

	Reserve Openbaar Vervoer Projecten
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserveren van provinciale middelen voor de uitvoering van Visie Openbaar Vervoer 2020 (Visie Openbaar Vervoer 2020, vastgesteld door PS op 6 februari 2012, punt 9 bij voordracht 03). Egalisatie van nog niet bestede middelen voor infrastructuur, aanleg en constructie.
Instellingsbesluit	Nota Reserves en Voorzieningen 2004 d.d. 14 juni 2004, nummer 48.Kaderbrief 2012, vastgesteld door PS op 27 juni 2011, punt 8 bij voordracht 50.
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Vanaf: 14 juni 2004 Eindigt op: Geen einddatum

	Reserve Huisvesting
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve is bestemd voor het dekken van de kapitaallasten die volgen uit de recente investeringen in de huisvesting van de provincie.
Instellingsbesluit	Lentenota 2009, vastgesteld door PS op 22 juni 2009, punt 10
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	Vanaf: 22 juni 2009 Eindigt op: 2038

	Reserve Groene Uitweg
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het uitvoeren van het programma De Groene Uitweg. Dit programma heeft tot doel om de landschappelijke kwaliteiten van de Vechtstreek te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Het programma maakt onderdeel uit van het pakket van Groen Blauwe investeringen die zijn gekoppeld aan de uitvoering van het Stroomlijnalternatief Schiphol Amsterdam Almere (SAA). Diverse projecten vallen onder de zes thema's, zoals beschreven in de Noordvleugelbrief uit 2006. De thema's zijn: Natuurboulevard / Waterberging Horstermeer / Recreatieve vaarverbindingen / Fietspaden en -bruggen / Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie / Behoud weidelandschap.
Instellingsbesluit	Zomernota 2013, vastgesteld door PS op 23 september 2013, punt 10 bij voordracht 44.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Vanaf: 23 september 2013 Eindigt op: 2022

	Reserve Cofinanciering Waddenzee
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Provinciale cofinanciering realiseren van projecten in het kader van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 en Waddenfonds.
Instellingsbesluit	Zomernota 2011, vastgesteld door PS op 26 september 2011, punt 10 bij voordracht 70.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Vanaf: 26 september 2011 Eindigt op: 31 december 2030

	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Bij de Laatste begrotingswijziging 2010 is besloten om de bestemmingsreserve 'Herstructurering Bedrijventerreinen' opnieuw in te stellen. Dit in verband met het convenant bedrijventerreinen 2010-2020 en de decentralisatie hiervoor van de zogenaamde TOPPER-middelen. Het Rijk heeft de middelen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van het Provinciaal Herstructureringsprogramma.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2010
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	t/m 2023

	Reserve Cofinanciering Europese projecten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Ambitie: De provincie Noord-Holland benut 'met verstand' optimaal de Europese subsidiemogelijkheden voor het realiseren van haar eigen doelstellingen.
Instellingsbesluit	Nota Reserves en Voorzieningen 2004 d.d. 14 juni 2004, nummer 48.
Programma	1 Bestuur
Looptijd	Vanaf: 14 juni 2004 Eindigt op: 31 december 2027

	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Cofinanciering en uitvoeringskosten Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO-POP3) en Europees Fonds Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV). De programma's POP3 en EFMZV zijn gereed. Naast dat de middelen uit de reserve worden ingezet voor realiseren van provinciaal beleid voor met name landbouw en visserij, zijn ze ook bestemd voor de uitvoeringskosten van RVO die de functie vervult van beheersautoriteit en betaalorgaan om de Europese bijdrage aan de subsidie EU-conform uit te voeren.
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	t/m 2026

	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	a. verstrekken van onderhouds- en restauratiesubsidies ten behoeve van provinciale monumenten; b. verstrekken van een onderhoudssubsidie voor molens in Noord-Holland.
Instellingsbesluit	Instellingsbesluit van het fonds stamt van voor 1989.
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor de uitvoering van Mobiliteitsbeleid waarmee de Provincie andere wegbeheerders (gemeenten en waterschappen) en organisaties (bv. op gebied verkeersveiligheid) in staat stelt om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Onder dit doel valt de subsidieregeling kleine infrastructuur en gedragsbeïnvloeding, evenals de subsidieregeling voor fietsvoorzieningen en doorstroming openbaar vervoer. Verder valt hieronder de jaarlijkse storting die we ten behoeve van de verbetering van het openbaar vervoer in de ov terminal in de Zuidas en de stortingen die we voor de OLV Greenport doen.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor het uitvoeren van studies voor het aanleggen en verbeteren infrastructuur en ter dekking van uitgaven met betrekking tot het jaarlijks door PS vastgestelde 4 jarig programma Mobiliteit of separate krediet besluiten.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Mobiliteitsbeleid
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor de voorbereiding van het opstellen en uitvoeren van beleid. In het jaarlijkse door PS vast te stellen programma Mobiliteit maken we dit inzichtelijk. Het gaat hierbij om activiteiten voor onder andere fiets, het goederenvervoer, duurzame respectievelijk slimme mobiliteit, waaronder ook verkeersmanagementbeleid, het openbaar vervoer, verkeersveiligheid, en mobility-as-a-service en de samenwerkingsverbanden met Regio en Rijk.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	Deze reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in kunstwerken binnen programma Bereikbaar te dekken. In 2016 is het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om investeringen in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen voor kunstwerken ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Vaarwegen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Conform het BBV worden kunstwerken echter als onderdeel beschouwd van het kapitaalgoed wegen en niet tot het kapitaalgoed vaarwegen.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald

	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Deze reserve heeft als doel uitgaven te dekken voor innovatieve projecten op het gebied van Mobiliteit, zoals Smart Mobility, Beter Benutten, Intelligente kruispunten, I-Centrales en SolaRoad.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Energietransitie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	t/m 2030

	Reserve Circulaire Economie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel uitvoering te geven aan de Uitvoeringsagenda Circulaire Economie, zoals vastgesteld in 2017, voor het uitvoeringsjaar 2019. De Uitvoeringsagenda geeft concrete invulling aan de Ontwikkelagenda circulaire economie “We maken het rond” uit 2017
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	2019 t/m 2026

	Reserve Verduurzaming bestaande Woningvoorraad
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten die bijdragen aan het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. Deze activiteiten geven invulling aan de faciliterende rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (juli 2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	t/m 2025

	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van cofinanciering van projecten die een bijdrage leveren aan de verbetering van de OV bereikbaarheid, het optimaliseren van de ketenreis (deur-tot-deur reis), efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies rondom OV-knooppunten en/of het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in het (bus- of trein)stationsgebied. In het Bestedingsplan OV-fonds (PS-besluit 14 september 2020, nr. 1413429/1413431) zijn hiervoor uitgangspunten en randvoorwaarden bepaald. Het betreft veelal langjarige integrale projecten met meerdere (co)financiers. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de aanvraag.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor het uitvoeren van studies voor en bijdragen aan diverse ruimtelijke ontwikkelingen, zoals Bloemendalerpolder en De Kop Werkt.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in vaarwegen binnen programma Bereikbaarheid te dekken. In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Vaarwegen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) worden teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Kapitaallasten Groen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in Groen binnen programma Groen te dekken. In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van betreffende reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan de reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Groen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) worden teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Kapitaallasten OV
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in Openbaar Vervoer (OV) binnen programma Bereikbaarheid te dekken. In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten OV. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) worden teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Begroting 2018
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Groot Onderhoud Wegen
Functie	Egalisatiereserve
Doel	Reservering van middelen voor beheer en onderhoud van de provinciale wegen, waarvan de activiteiten zijn opgenomen in een door GS goedgekeurd (voortschrijdend) groot onderhoudsplan (PMO).
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen
Functie	Egalisatiereserve
Doel	Reservering van middelen voor beheer en onderhoud van de provinciale vaarwegen, waarvan de activiteiten zijn opgenomen in een door GS goedgekeurd (voortschrijdend) groot onderhoudsplan (PMO).
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Waterrecreatie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van een visie op waterrecreatie en via cofinanciering middelen ter beschikking te stellen voor initiatieven die bijdragen aan de bevordering van waterrecreatie, rekening houdend met ruimtelijk beleid.
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	t/m 2030

	Reserve Bedrijfsvoering
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve is bestemd voor het egaliseren van de bedrijfsvoeringskosten en strategische ICT-investeringen (Impulsbudget).
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserve voor versterken van de rol van havencomplexen in de Noord-Hollandse economie
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	t/m 2024

	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Bijdragen aan meekoppelkansen gekoppeld aan dijkversterkingsprojecten. Dijkversterkingen worden uitgevoerd door de waterbeheerders. Het zijn omvangrijke projecten waarbij voor de provincie en andere regionale partijen en ondernemers de mogelijkheid bestaat om recreatieve- en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, etc. mee te koppelen met de dijkversterking of een aan de dijkversterking gerelateerd ruimtelijk kwaliteitsprogramma op te stellen.Dijkversterkingen en kustontwikkelingen worden uitgevoerd door de waterbeheerders en/of regionale overheden/partners. Het zijn omvangrijke projecten waarbij voor de provincie, regionale partners en ondernemers de mogelijkheid bestaat om recreatieve- en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, etc. mee te koppelen met de dijkversterking of kustontwikkeling eventueel met een hieraan gerelateerd op te stellen ruimtelijk kwaliteitsprogramma.
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	De reserve loopt t/m 31 december 2025. Dijkversterkingen zijn zowel qua voorbereiding als uitvoering langlopende projecten. Meekoppelkansen kunnen vaak pas worden uitgevoerd als de waterkering is versterkt. De looptijd van de reserve is om die reden tot eind 2025.

	Reserve Kapitaallasten Wegen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in weginfrastructuur (landwegen en fietspaden) binnen programma Bereikbaarheid te dekken. Nadere toelichting In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan de betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Wegen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Begroting 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Go-gelden
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve is bedoeld om uitvoering te geven aan de inzet van decentrale arbeidsvoorwaarden-gelden door het Georganiseerd Overleg.
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	De looptijd van de reserve is afhankelijk van de, nog te besluiten, specifieke aanwending. Vooralsnog wordt de einddatum bepaald op 31-12-2021.

	Reserve MKB innovatie-instrumenten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel financiële dekking te bieden aan de MKB innovatie-instrumenten
Instellingsbesluit	
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Duurzame Landbouw
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Modernisering en verduurzaming glastuinbouw NH. Besteding vindt plaats in de glasconcentratiegebieden, zoals duurzame fysieke investeringen in onder andere Greenport Aalsmeer. Een deel van deze reserve is bestemd voor de cofinanciering POP3 aangaande verplaatsingsregeling glastuinbouw.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Woonbeleid
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om door middel van afstemming en regionale programmering bij te dragen aan voldoende woningen en passende kwaliteit en aan een aantrekkelijk woonmilieu.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Woningbouw
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel door versnelling van de woningbouw en binnenstedelijk bouwen bij te dragen aan voldoende woningen en passende kwaliteit en aan een aantrekkelijk woonmilieu.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	t/m 2025

	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel het behoud van de Outstanding Universal Value (OUV) van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam, het uitdragen en breed bekend maken van deze waarde en de restauratie in combinatie met herontwikkeling van forten en andere geschikte gebouwen langs de Stelling.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Laag Holland
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het dekken van de kosten voor de provinciale doelen binnen het integrale gebiedsprogramma Laag Holland waarin onder provinciale regie en in samenwerking met alle relevante partners wordt gewerkt aan de integrale opgaven voor natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap en aan de daarbij behorende projecten.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2020
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Het integrale gebiedsprogramma Laag Holland heeft een looptijd van 2020 t/m 2030.

	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	Deze reserve heeft als doel kapitaallasten van investeringen in de verduurzaming van de infrastructuur binnen het programma Bereikbaarheid te dekken.
Instellingsbesluit	Tweede Begrotingswijziging 2020
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Waardevermindering Grondaankopen Groen
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het reserveren van middelen voor de verwachte toekomstige afwaardering van aangekochte gronden voor het beleidsdoel Groen, die ontstaat doordat de gronden een hogere economische waarde hebben wanneer de provincie deze aankoopt dan wanneer de provincie deze verkoopt tegen de natuurwaarde. Door de instelling van deze reserve wordt dit soort verliezen gedekt, zodat de provincie geen onverwachte financiële tegenvallers krijgt in de toekomst.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2021
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Via motie 42-2020 hebben PS de opdracht gegeven een Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds op te richten, waarmee de economische en maatschappelijke effecten in Noord-Holland van de uitbraak van het Coronavirus worden verzacht. Deze reserve is een invulling aan dit fonds en wordt ingezet voor de verduurzaming van de gebouwde omgeving, de versterking van de culturele en maatschappelijke sector en de arbeidsmarkt.
Instellingsbesluit	Eerste Begrotingswijziging 2021
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	t/m 2023

	Reserve Duurzame Elektriciteit
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten op het gebied van het stimuleren van het gebruik van duurzame elektriciteit die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2022
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	2030

	Reserve Subsidies Warmtetransitie
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 20222
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Warmtetransitie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten op het gebied van het stimuleren van de warmtetransitie die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2022
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	2030

	Reserve Coalitieakkoord
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het doel van de reserve coalitieakkoord is het realiseren van de ambities uit het coalitieakkoord. Wanneer in het akkoord incidentele middelen beschikbaar zijn gesteld voor een specifieke ambitie worden deze in de reserve coalitieakkoord gereserveerd voor deze ambitie. Wanneer voor de ambitie een uitvoeringsgereed plan is vastgesteld worden de incidentele middelen overgeheveld naar de inhoudelijke bestemmingsreserve waar vanuit de daadwerkelijke bestedingen plaatsvinden
Instellingsbesluit	Begroting 2024
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	t/m 2027

4.3.8 Stand en mutaties van de voorzieningen

4.3.8.1 Staat van het verloop van de voorzieningen

2024

2024	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.675	0	0	0	2.675
2. Kosten reorganisatie	0	0	0	0	0
3. Pensioenen leden GS	9.706	586	0	0	10.292
4. Grondwaterheffing	3.469	197	0	0	3.666
5. Bodembeheertaken	1993	0	0	0	1993
6. Sanering Parnassia	1.960	0	0	0	1.960
7. Voorziening Agriport	5.000	0	0	0	5.000
8. Voorziening bovenwettelijk verlof	4.819	1700	0	0	6.519

2025

2025	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.675	-	-	-	2.675
2. Kosten reorganisatie	-	-	-	-	-
3. Pensioenen leden GS	10.292	586	-	-	10.878
4. Grondwaterheffing	3.666	197	-	-	3.863
5. Bodembeheertaken	1.993	-	0	-	1.993
6. Sanering Parnassia	1.960	-	0	-	1.960
7. Voorziening Agriport	5.000	-	0	-	5.000
8. Voorziening bovenwettelijk verlof	6.519	1.200			7.719

2026

2026	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.675	-	-	-	2675
2. Kosten reorganisatie	-	-	-	-	0
3. Pensioenen leden GS	10.878	586	-	-	11464
4. Grondwaterheffing	3.863	197	-	-	4060
5. Bodembeheertaken	1.993	-	0	-	1993
6. Sanering Parnassia	1.960	-	0	-	1960
7. Voorziening Agriport	5.000	-	0	-	5000
8. Voorziening bovenwettelijk verlof	7.719	700			8419

2027

2027	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.675	-	-	-	2675
2. Kosten reorganisatie	-	-	-	-	0
3. Pensioenen leden GS	11.464	586	0	-	12050
4. Grondwaterheffing	4.060	197	0	-	4257
5. Bodembeheertaken	1.993	-	0	-	1993
6. Sanering Parnassia	1.960	-	-	-	1960
7. Voorziening Agriport	5.000	-	-	-	5000
8. Voorziening bovenwettelijk verlof	8.419	500			8919

4.3.8.2 Toelichting op de voorzieningen

	Voorziening Bodembeheertaken
Doel	Uitvoering van bodembeheertaken. Hiermee geeft de provincie uitvoering aan de afspraken uit het landelijk bodemconvenant 2010-2015 tussen Rijk, gemeente, provincies en waterschappen.
Instellingsbesluit	Bodemsaneringstrategie en uitvoeringsprogramma bodemsanering 2010-2014 (GS dd. 26 januari 2010)
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	Ingesteld op: 26 januari 2010 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Financiële Risico's
Doel	De voorziening dient als buffer voor de opvang van concrete financiële risico's, waarvan de kans groot is dat deze binnen afzienbare tijd daadwerkelijk tot verplichting zullen leiden.
Instellingsbesluit	Najaarsbericht 2005
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	Ingesteld op: November 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Grondwaterheffing
Doel	Het voorkomen van continue aanpassing van de grondwaterheffing. Bij hogere c.q. lagere ontvangsten dan geraamd, kan dit verschil verrekend worden met de gevormde voorziening.
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2004 op grond van invoering BBV per 1 januari 2004.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Ingesteld op: Juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Kosten Reorganisatie
Doel	De voorziening is ingesteld om daarmee de kosten te dekken die gepaard gaan met de reorganisatie van het ambtelijk apparaat.
Instellingsbesluit	De voorziening is ingesteld bij de Nota reserves en voorzieningen 2004 (voordracht 48), besluit PS van 11 juni 2004.
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	Ingesteld op: 11 juni 2004 Eindigt op: 31 december 2021 Door de geleidelijke verschuiving van de AOW-gerechtigde leeftijd van 65 naar 67 jaar is de einddatum van de voorziening opgeschoven van 31 december 2019 naar 31 december 2021.

	Voorziening Pensioenen Leden GS
Doel	Het zeker stellen van de opgebouwde pensioenrechten van (ex)gedeputeerden.
Instellingsbesluit	Volgens het BBV (artikel 44) dient een voorziening te worden ingesteld voor verplichtingen waarvan de omvang redelijkerwijs is vast te stellen. Daarom is besloten een voorziening in te stellen voor de pensioenen van (oud) leden van GS.
Programma	1 Bestuur
Looptijd	Ingesteld op: 1 juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Bodemsanering Parnassia
Doel	Uitvoering van bodemsanering van de verontreinigde grond behorend bij het voormalig provinciaal Ziekenhuis (De provincie is verantwoordelijk voor het saneren van deze grond).
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2019
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	Eindigt op: wanneer bodemsanering Parnassia gereed is.

4.4 Overige financiële overzichten

4.4.1 Langlopende leningen

Bedragen x € 1.000	Oorspronkelijk bedrag geldlening	Rente	Restantbedrag per 01-01-2024	Te verstrekken leningen in 2024	Totaal van de rente in 2024	Aflossing in 2024	Restantschuld per 31-12-2024	Laatste jaar van aflossing
Leningen aan openbare lichamen								
Gemeente Hilversum (1)	18.681	variabel	16.081	-	64	-	16.081	2029
Gemeente Laren (1)	10.011	variabel	8.617	-	35	-	8.617	2029
Gemeente Gooische Meren (1)	9.877	variabel	8.502	-	34	-	8.502	2029
Leningen aan openbare lichamen	38.569	-	33.200	-	133	-	33.200	
Leningen aan deelnemingen								
Zeehaven IJmuiden N.V. (2)	635	1,80%	635	-	11	0	635	2026
Alliander (3)	55.000	1,98%	54.954	-	1140	-	54.954	
Leningen aan deelnemingen	55.635		55.589	-	1.151	-	55.589	
Overige langlopende leningen								
Nationaal Restauratiefonds (4)	9.100		9.100	-	-	-	9.100	2060

Bedragen x € 1.000	Oorspronkelijk bedrag geldlening	Rente	Restantbedrag per 01-01-2024	Te verstrekken leningen in 2024	Totaal van de rente in 2024	Aflossing in 2024	Restantschuld per 31-12-2024	Laatste jaar van aflossing
CPO (Collectief Particuloer Opdrachtgeverschap) (5)	1.380		508				508	
Vila Nieuwland (6)	123	2,60%	123	-	3	-	123	2025
Stichting Voorbereiding Pallas reactor (7)	40.000	1,50%	42.694	-	640	-	42.063	
Voorziening Stichting Voorbereiding Pallas reactor (7)			-42.694	-		-	-42.063	
Stichting Cultuur + ondernemen (8)	3.000		2.000				2.000	
Overige langlopende leningen	53.603		11.731	-	643	-	11.731	
Totaal	**147.807**		**100.520**	-	**1.927**	-	**100.520**	

Organisatie/instelling	Datum & nummer besluit PS of GS
Gemeente Hilversum (1)	976112/1013313
Gemeente Laren (1)	976112/1013313
Gemeente Gooische Meren (1)	976112/1013313
Zeehaven IJmuiden N.V. (2)	GS 21-06-2011;33454
Alliander (3)	GS 30-11-2021/1553143
Nationaal Restauratiefonds (4)	21-06-2011;27350
CPO (5)	GS 2012-6149 20-03-2012
Vila Nieuwland (6)	226465/561131
Stichting voorbereiding Pallas reactor (7)	GS 309599/340912
Stichting Cultuur + ondernemen (8)	GS 1753324/1753428

(1) Betreft de verkoop in 2017 van het terrein Crailo aan de gemeenten Hilversum, Gooische Meren en Laren voor een bedrag van € 33,2 miljoen ex. btw (incl. btw € 38,57 miljoen). Hierbij heeft de provincie een uitgestelde betaling verleend aan de gemeenten voor een bedrag van € 33,2 miljoen tot uiterlijk 31 december 2029, waarbij de gemeenten vrij zijn om (delen) eerder te betalen. Aan de gemeenten wordt een rentevergoeding in rekening gebracht van 0% over de eerste 6 jaar (2018-2023) en 0,4% per jaar over de tweede 6 jaar (2024-2029).

(2) Aan Zeehaven IJmuiden is in 2011 een rentedragende lening verstrekt. Deze dient tot aflossing van een schuld van IJmuider Delta BV aan een dochter van Regionale Ontwikkelingsmij. voor het Noordzeekanaalgebied NV.(RON). De leningsovereenkomst heeft een looptijd tot en met 2026.

(3) Betreft een converteerbare lening van € 55 miljoen. Conversie van een lening naar aandelenkapitaal vindt plaats als de financiële kaders binnen Alliander het noodzakelijk maken dat het eigen vermogen wordt aangevuld. Naar de huidige inzichten vindt dat gefaseerd plaats tussen 2025 en 2028.

(4) De renteloze lening aan het Nationaal Restauratiefonds (NRF) vloeit voort uit de samenwerkingsovereenkomst van 15 november 2017 met de Stichting Nationaal Restauratiefonds ter verbreding van het Noord-Hollands Fonds voor monumenten ten bate van herbestemming, restauratie en verduurzaming van beschermde monumenten en karakteristiek vastgoed in Noord-Holland. De hoogte van het fonds bedraagt € 9,1 miljoen, waarvan reeds € 5,1 miljoen is gestort. Zodra de rekening-courant van het fonds minder dan € 1 miljoen bedraagt wordt een tweede tranche van € 2 miljoen gestort. Het NRF gaat uit het fonds hypothecaire leningen verstrekken voor de restauratie van provinciale monumenten en stolpboerderijen. De looptijd van de overeenkomst loopt tot 2060.

(5) Van CPO is sprake als een groep particulieren, georganiseerd in een stichting/vereniging, besluit om samen een bouwlocatie te verwerven om vervolgens naar eigen inzicht woningen voor eigen gebruik te bouwen. In de Provinciale Woonvisie is door PS op 27 september 2010 tot en met 2020 € 2 miljoen voor het stimuleren van CPO beschikbaar gesteld. De regeling voorziet in subsidie aan CPO-verenigingen en -stichtingen in de initiatieffase van CPO-projecten. De subsidie wordt verstrekt voor het opstellen van een projectplan. Daarnaast kunnen CPO-verenigingen en -stichtingen een subsidie in de vorm van een lening voor de planontwikkelingsfase ontvangen. De lening wordt verstrekt voor het opstellen van een programma van eisen, voorlopig en definitief ontwerp, en bestek.

Hierbij wordt met de ontvanger een overeenkomst afgesloten waarin afspraken worden neergelegd over onder meer looptijd, opeisbaarheid en aflossing. Door aflossing van dit uitgeleende geld vloeit dit terug in het provinciale fonds CPO en is dan opnieuw beschikbaar voor CPO.

(6) Betreft een lening voor een uitgestelde betaling door geldnemer naar aanleiding van de verkoop van de Wierschuur in het kader van het herontwikkelingsplan Wieringerrandmeer.

(7) Aan de Stichting Voorbereiding Pallas-reactor is een subsidie in de vorm van een rentedragende geldlening van € 40 miljoen verleend voor de activiteiten in de voorbereidingsfase van de Pallas-reactor. Voor de verstrekte lening is een verliesvoorziening getroffen tot hetzelfde bedrag van de uitstaande lening.

(8) Betreft een subsidie in de vorm van een lening voor het project Noord-Hollandse Cultuurlening. De subsidie heeft een revolverend karakter en is bedoeld om annuïtaire cultuurleningen te verstrekken aan overwegend privaat gefinancierde organisaties in de culturele, creatieve en erfgoedsector. De lening loopt tot 2035.

4.4.2 Investeringskredieten

Voor een overzicht van de nieuw aangevraagde kredieten verwijzen we naar de voordracht van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI). Voor nadere informatie over alle lopende en voorziene projecten wordt verwezen naar het iMPI zelf.

4.4.3 Staat van gewaarborgde leningen

Door wie de geldlening is aangegaan	Doel van de geldlening	Oorspronkelijk bedrag (x € 1.000,-)	% of deel gewaarborgd provincie	Verwachte boekwaarde 1-1-2024	Verwachte boekwaarde 31-12-2024
nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Totaal		**nvt**		**nvt**	**nvt**

#	Naam rechtspersoon	Inhoud garantieverplichting	Garantiebedrag per 31-12-2024 (x € 1.000)
(1)	Het Nationaal Groenfonds	Uitvoering van het natuurbeleid (convenantleningen)	986
(2)	BNG Bank	(her-) financiering van PolanenPark CV	8.000
	Totaal		**8.986**

1) Rente en aflossing komen ten laste van de van het rijk te ontvangen zogenoemde convenantsgelden.

2) Op deze garantie loopt een afgegeven contragarantie van 20% van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, 20% van de Schiphol Air Development Company (SADC) en 20% van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied (RON NV)

4.5 Overzicht van lasten en baten per taakveld

Taakvelden (x € 1.000)		Begroting 2024			Begroting 2025			Begroting 2026			Begroting 2027		
		Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo
0	**Algemene dekkingsmiddelen**	**295.907**	**-854.428**	**-558.521**	**236.200**	**-741.036**	**-504.836**	**215.404**	**-660.386**	**-444.982**	**237.991**	**-677.307**	**-439.316**
	Uitkering provinciefonds	0	-306.333	-306.333	0	-312.466	-312.466	0	-299.537	-299.537	0	-299.322	-299.322
	Opbrengst Provinciale belastingen	0	-269.167	-269.167	0	-274.551	-274.551	0	-280.042	-280.042	0	-285.643	-285.643
	Geldleningen en uitzettingen	3.369	-1.927	1.442	5.612	-1.926	3.686	7.943	-1.919	6.024	10.604	-1.914	8.690
	Deelnemingen	0	-7.250	-7.250	0	-7.475	-7.475	0	-7.475	-7.475	0	-7.475	-7.475
	Algemene dekkingsmiddelen, overige b	18.208	-3.024	15.184	28.042	-3.023	25.019	38.451	-3.021	35.430	49.161	-3.020	46.141
	Overhead	87.862	-207	87.655	81.659	-209	81.450	81.664	-212	81.452	83.754	-214	83.540
	Vennootschapsbelasting	3.634	0	3.634	-15	0	-15	-15	0	-15	-15	0	-15
	Mutaties reserves	182.834	-266.520	-83.686	120.902	-141.386	-20.484	87.361	-68.180	19.181	94.487	-79.719	14.768
1	**Bestuur**	**24.059**	**-64**	**23.995**	**24.005**	**-64**	**23.941**	**24.007**	**-64**	**23.943**	**24.097**	**-64**	**24.033**
	Provinciale Staten	5.123	0	5.123	5.031	0	5.031	5.067	0	5.067	5.129	0	5.129
	Gedeputeerde Staten	2.930	0	2.930	2.958	0	2.958	2.958	0	2.958	2.968	0	2.968
	Kabinetszaken	2.853	-43	2.810	2.849	-43	2.806	2.841	-43	2.798	2.845	-43	2.802
	Bestuurlijke organisatie	8.368	0	8.368	8.360	0	8.360	8.345	0	8.345	8.353	0	8.353
	Interbestuurlijk toezicht op de regi	32	0	32	32	0	32	32	0	32	32	0	32
	Openbare orde en veiligheid	1.253	-16	1.237	1.252	-16	1.236	1.247	-16	1.231	1.250	-16	1.234
	Bestuur, overige baten en lasten	3.500	-5	3.495	3.523	-5	3.518	3.517	-5	3.512	3.520	-5	3.515
2	**Verkeer en vervoer**	**251.809**	**-10.138**	**241.671**	**243.914**	**-17.289**	**226.625**	**240.194**	**-16.887**	**223.307**	**237.115**	**-9.125**	**227.990**

	Landwegen	160.986	-8.885	152.101	152.627	-16.036	136.591	146.057	-15.634	130.423	140.523	-7.872	132.651
	Waterwegen	21.461	-1.253	20.208	20.150	-1.253	18.897	20.689	-1.253	19.436	20.255	-1.253	19.002
	Openbaar vervoer	68.362	0	68.362	67.387	0	67.387	67.698	0	67.698	67.616	0	67.616
	Verkeer en vervoer, overige baten en	1.000	0	1.000	3.750	0	3.750	5.750	0	5.750	8.721	0	8.721
3	**Water**	**11.751**	**-1.410**	**10.341**	**8.000**	**-1.410**	**6.590**	**7.311**	**-1.410**	**5.901**	**7.422**	**-1.410**	**6.012**
	Waterkeringen	6.293	0	6.293	2.545	0	2.545	1.864	0	1.864	1.870	0	1.870
	Kwantiteit oppervlaktewater	832	0	832	831	0	831	828	0	828	830	0	830
	Kwantiteit grondwater	2.228	-1.125	1.103	2.227	-1.125	1.102	2.224	-1.125	1.099	2.226	-1.125	1.101
	Kwaliteit oppervlaktewater	1.354	0	1.354	1.354	0	1.354	1.354	0	1.354	1.354	0	1.354
	Kwaliteit grondwater	1.044	-285	759	1.043	-285	758	1.041	-285	756	1.142	-285	857
	Water, overige baten en lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	**Milieu**	**82.860**	**-11.739**	**71.121**	**58.873**	**-3.024**	**55.849**	**54.395**	**-2.308**	**52.087**	**55.349**	**-2.358**	**52.991**
	Bodembescherming	3.205	-2.825	380	555	0	555	285	0	285	285	0	285
	Luchtverontreiniging	33	0	33	33	0	33	33	0	33	33	0	33
	Geluidhinder	387	0	387	331	0	331	331	0	331	331	0	331
	Vergunningverlening en handhaving	32.915	-2.580	30.335	32.102	-2.080	30.022	32.024	-2.180	29.844	32.025	-2.230	29.795
	Ontgrondingen	0	-60	-60	0	-70	-70	0	-80	-80	0	-80	-80
	Duurzaamheid	40.575	-6.274	34.301	22.757	-874	21.883	18.632	-48	18.584	19.583	-48	19.535
	Milieu, overige baten en lasten	5.745	0	5.745	3.095	0	3.095	3.090	0	3.090	3.092	0	3.092
5	**Natuur**	**154.898**	**-13.956**	**140.942**	**145.934**	**-14.509**	**131.425**	**86.876**	**-1.693**	**85.183**	**75.923**	**-1.693**	**74.230**
	Natuurontwikkeling	99.945	-13.058	86.887	89.066	-13.611	75.455	29.088	-795	28.293	25.688	-795	24.893
	Beheer natuurgebieden	34.457	-498	33.959	36.546	-498	36.048	38.540	-498	38.042	30.982	-498	30.484
	Beheer flora en fauna	20.489	-400	20.089	20.315	-400	19.915	19.241	-400	18.841	19.246	-400	18.846

	Natuur, overige baten en lasten	7	0	7	7	0	7	7	0	7	7	0	7
6	**Regionale economie**	**39.330**	**-120**	**39.210**	**37.496**	**-20**	**37.476**	**31.628**	**-20**	**31.608**	**31.943**	**-20**	**31.923**
	Agrarische aangelegenheden	5.547	0	5.547	4.720	0	4.720	3.740	0	3.740	4.304	0	4.304
	Logistiek	7.776	-120	7.656	7.875	-20	7.855	7.868	-20	7.848	7.929	-20	7.909
	Kennis en innovatie	9.458	0	9.458	9.142	0	9.142	4.640	0	4.640	4.644	0	4.644
	Recreatie en toerisme	14.499	0	14.499	13.709	0	13.709	13.330	0	13.330	13.016	0	13.016
	Regionale economie, overige baten en	2.050	0	2.050	2.050	0	2.050	2.050	0	2.050	2.050	0	2.050
7	**Cultuur en maatschappij**	**17.241**	**0**	**17.241**	**12.034**	**0**	**12.034**	**12.048**	**0**	**12.048**	**12.048**	**0**	**12.048**
	Cultuur	11.983	0	11.983	6.776	0	6.776	6.790	0	6.790	6.790	0	6.790
	Cultuur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Maatschappij	5.258	0	5.258	5.258	0	5.258	5.258	0	5.258	5.258	0	5.258
8	**Ruimte**	**25.473**	**-11.472**	**14.001**	**16.007**	**-4.800**	**11.207**	**16.072**	**-4.800**	**11.272**	**16.558**	**-4.800**	**11.758**
	Ruimtelijke ordening	8.963	-4.800	4.163	8.787	-4.800	3.987	8.769	-4.800	3.969	8.778	-4.800	3.978
	Volkshuisvesting	16.017	-6.672	9.345	6.351	0	6.351	5.797	0	5.797	5.637	0	5.637
	Stedelijke vernieuwing	493	0	493	869	0	869	1.506	0	1.506	2.143	0	2.143
	Totaal taakvelden	**903.328**	**-903.327**	**0**	**782.462**	**-782.152**	**310**	**687.934**	**-687.568**	**366**	**698.446**	**-696.777**	**1.669**

5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Programma 1 Bestuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024
1.2	Amsterdam Smart City Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam Smart City	€ 200.000
1.3	Gemeente Huizen: bestuurlijk Interventieteam fase 2 Toelichting: Gooi en Vechtstreek zet gezamenlijk in op versterking van de bestuurlijke weerbaarheid. Hiertoe zetten de gemeenten zich onder andere in op voortzetting en doorontwikkeling van het BIT naar een duurzaam samenwerkingsverband in de strijd tegen oneerlijk ondernemerschap en vóór een weerbaar openbaar bestuur. Het bestuurlijk interventieteam sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; een bijdrage leveren aan de versterking van lokale weerbaarheid. In het bestuurlijk interventieteam werken meerdere gemeenten samen. Hierdoor wordt de lokale uitvoeringskracht vergroot, de informatiepositie versterkt en lokaal steviger opgetreden tegen de ondermijnende criminaliteit. Deze werkwijze past daarmee geheel binnen de opgave om ondermijnende criminaliteit tegen te gaan vanuit een maatschappelijke opgave	€ 40.000

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024
2.1	Greenport Aalsmeer Energieconsultant Greenport	€ 150.000
2.1	Gemeente Hilversum, warmteregisseur	€ 70.000
2.1	Gemeente Aalsmeer, warmteregisseur	€ 70.000
2.1	OD IJmond, warmteregisseur	€ 70.000
2.1	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, ecologische effecten van thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) installaties	€ 150.000
2.1	*Ontwikkelingsbedrijf NHN, Data Science Alkmaar*	€ 150.000
2.2	Omgevingsdienst NZKG, capaciteit groen staal Van het Rijk ontvangen we een specifieke uitkering voor de uitbreiding van de capaciteit van de omgevingsdiensten Noord-Holland voor de vergunningverlening in het kader van de maatwerkaanpak Tata Steel	€ 3.000.000
2.2	Hoogheemraadschap Rijnland, Bodemsanering terrein voormalig AWZI Rijsenhout	€ 308.550

Programma 3 Ruimte en Wonen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024
3.2	Alkmaar Noord, knooppuntontwikkeling fase 1	€ 1.200.000
3.2	Gemeente Haarlem, knooppuntontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid	€ 8.000.000
3.2	Heerhugowaard, ketenreismiddelen	€ 150.000
3.2	Alkmaar, ketenreismiddelen	€ 50.000
3.2	Heiloo, ketenreismiddelen	€ 231.500
3.2	Zaanstad. ketenreismiddelen	€ 70.000
3.2	Heemskerk, ketenreismiddelen	€ 75.000
3.2	Hoorn, ketenreismiddelen	€ 200.000
3.2	Schagen, ketenreismiddelen	€ 75.000
3.2	Uitgeest, ketenreismiddelen	€ 275.000
3.2	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland, toekomstplan voor dorp en dorpshuis	€ 32.000
3.2	MRA, flexibele schil	€ 400.000
3.2	MRA, huisvesting aandachtsgroepen	€ 200.000
3.3	Gemeente Hoorn, 3 bruggen en fietspad	€ 4.700.000
3.3	HHNK, programmaplan ruimtelijke adaptatie NK	€ 44.000
3.3	Wageningen University & Research, WWW.veiligheidslandschappen (Waarderijke, Waterrijke en Waterveiligheidslandschappen)	€ 120.000

Programma 4 Bereikbaarheid

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024
4.2	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer: Bijdrage 2024 Toelichting: Inhuur van een onafhankelijk voorzitter en secretaris	€ 50.000
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: herontwikkeling locatie fietsenstalling Toelichting: Bijdrage aan herontwikkeling van locatie ten oosten van station Naarden-Bussum vanuit het Rijksbudget OV SAAL. De provincie treedt op als beheerder van dit budget namens het Rijk	€ 2.000.000
4.1	Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden: Kleine Spoorbomen Toelichting: Subsidie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid/doorstroming van de gelijkvloerse spoorwegovergang ten westen van station Hilversum	€ 1.000.000
4.1	Gemeente Alkmaar: Havenontwikkeling Boekelermeer	€ 7.500.000

	Toelichting: Deze haven draagt bij aan de mobiliteitstransitie door het verminderen van vachtverkeer over de weg en verminderd brugopeningen van de Leeghwaterbrug, waarmee de doorstroming op de N242 verbetert	
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak Metropoolregio Amsterdam Toelichting: Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 2.600.000
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak regio Noord0holland-Noord Toelichting: Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 200.000
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Renovatie Boerenverdrietbrug	€ 300.000
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Verplaatsen jachthaven/museumhaven Willemsoord	€ 500.000

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024
5.1	WUR/Deltares, Living lab Koopmanspolder	€ 120.000
5.1	HHNK, oplossen van het vismigratieknelpunt bij het Zaancomplex	€ 165.000
5.1	Water, Land en Dijken, bodem- en vegetatieverbetering natuurgronden bij natuurboeren	€ 200.000
5.1	Gebiedcoöperaties Noord Holland Zuid U.A., Integrale aanpak stikstofreductie Ronde Hoep	€ 938.562
5.1	Gemeente Haarlemmermeer,Aanleg noodzakelijke natuurverbinding Groene As.	€ 591.220
5.1	Recreatieschap Geestmerambacht, inrichten van 13ha moerasnatuur	€ 1.028.823
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, duurzaam watersysteem in Park 21	€ 5.697.359
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, recreatieve verbindingen	€ 2.070.000
5.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, Polderproces Noordelijke Vechtpolders Toelichting: Verkennend onderzoek samen met de boeren, het waterschap, de provincie en eventueel aanvullende experts om inzicht te verkrijgen in de exacte grond- en kwelposities in de 3 polders. Op basis van het onderzoek een uitvoeringsplan ontwikkelen met geschikte maatregelen om veenoxidatie en bijbehorende CO_2 emissies en bodemdaling te voorkomen, inclusief de kosten daarvan. Uitvoeren van een pilot met geschikte maatregelen (bijvoorbeeld met relatief nieuwe druppelirrigatietechniek)	€ 235.000
5.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, polderproces Bovenkerkerpolder Toelichting: Opstellen van een volledig uitvoeringsplan inclusief financiering door de kwartiermaker NHZ op basis van de al in januari 2023 opgeleverde poldervisie. Start maken met uitvoering om concrete resultaten te boeken op de thema's: CO_2 (onderzoek peilopzet cq. WIS/KiV (eventuele uitvoering maatregelen loopt grotendeels via veenweideloket); en	€ 465.000

	N-emissie (installeren meetapparatuur op elk bedrijf). Hiermee kan het momentum in het proces en de energie van de boeren behouden worden, dat nu al een half jaar stagneert, afgezien van het proces om tot een intentieverklaring tussen betrokken gebiedspartijen te komen en een oeverherstelproject dat met financiering van de subsidie Landschapsontwikkeling Amstelscheg uitgevoerd wordt.	
5.1	Gemeente Gooise Meren, aanlegplaatsen trekvaart Muiden	€ 280.000
5.1	Gemeente Gooise Meren , biodiversiteit kernen	€ 70.000
5.1	LTO-projecten, boer actief in de Groene Uitweg	€ 80.000
5.1	Gemeente Gooise Meren, entree Muiden	€ 1.511.500
5.1	Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving	€ 63.910
5.1	Staatsbosbeheer, klimaatbos Diemerscheg fase 2	€ 500.000
5.1	Gemeente Gooise Meren, Muiden Noord-West fase 2	€ 1.730.000
5.1	Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2	€ 250.000
5.1	Gemeente Gooise Meren, natuurboulevard 2.0	€ 1.050.000
5.1	Stichting Monumentenbezit, recreatieve kwaliteit 's-Graveland	€ 1.800.000
5.1	Gemeente Amsterdam, Rondje Diemerscheg	€ 70.000
5.1	Gemeente Diemen, ecologische verbindingen Diemerscheg	€ 70.000
5.1	Regio Gooi en Vechtstreek, vaarnetwerk	€ 142.500
5.1	Gemeente Gooise Meren, Waterpoort Vecht	€ 265.000
5.1	Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2	€ 707.000
5.1	Gemeente Diemen: Strandje tweede Diem	€ 65.000
5.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid Noordelijke Vechtpolders – Toekomstbestendig weidelandschap	€ 90.000
5.1	Recreatie Noord-Holland; vitaal platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer	€ 1.020.000
5.1	ANV Water Land en Dijken, boerderijeducatie Laag Holland	€ 70.000
5.2	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 35.000
5.2	UvB, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 10.000
5.2	Natuurmonumenten, beheer vaarland vochtig en hellinghakhout. Toelichting: beheervergoeding voor 5-jaarlijks beheer van gebieden in de Oostvaardersplassen die alleen varend bereikt kunnen worden en waar beheertype 'vochtig en hellinghakhout (N17.06)' op ligt. In het gebiedsakkoord OVP is afgesproken dat de hakhoutbosjes intensiever beheerd worden. Beheerfrequentie is elke 5 tot 20 jaar afzetten. Hakhoutbosjes (en overige bostypen) worden niet jaarlijks beheerd, waardoor subsidie via de SVNL niet mogelijk is. De locatie van de beheergebieden wordt aangegeven op de vaarlandkaart van het Natuurbeheerplan.	€ 6.100
5.2	Stichting Fietsplatform, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2024	€ 35.000

5.2	Stichting Wandelnet, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2024	€ 45.000
5.2	Recreatie Noord-Holland N.V.: boerenlandpaduitvoering/-beheer 2024	€ 150.000
5.2	Gemeente Haarlemmermeer: bossenstrategie	€ 100.000
5.2	Faunabeheereenheid, faunabeleid van de provincie Noord-Holland	€ 1.270.000
5.2	Stichting RAVON afdeling FLORON, borging botanisch erfgoed Noord-Holland (fase 1)	€ 66.054
5.2	Natuurcollectief Water Land en Dijken i.o. Provinciale bijdrage aan de oprichting van het natuurcollectief conform in IPO verband gemaakte afspraken.	€ 35.000
5.3	Landschap Noord-Holland, uitvoering programma 'Betrekken bij Groen'	€ 708.000
5.3	Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan	€ 160.789
5.3	Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan	€ 166.530
5.3	Recreatie Noord-Holland, beleving Oer-IJ, E-bikeroute	€ 70.000
5.3	Gemeente Castricum, Buitenpoort Castricum	€ 200.000
5.3	Recreatie Noord-Holland, transitie regeling boerenlandpaden	€ 65.000
5.3	Gemeente Castricum, brugleuningen Toelichting: Voorheen St. Oer-IJ € 70.000	€ 20.000
5.3	Recreatieschap Spaarnwoude, brugleuningen Toelichting: Voorheen St. Oer-IJ € 70.000	€ 30.000
5.3	Gemeente Uitgeest, brugleuningen Toelichting: Voorheen St. Oer-IJ € 70.000	€ 20.000
5.3	Gemeente Schagen, iepenziekte Toelichting: aanpakken van de iepenziekte en herstel van de oude iepenstructuren	€ 802.000
5.3	FME, Green Shipping Beunschip	€ 441.073
5.3	FME, Green Shipping Baggerschip	€ 405.529
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 2: 2023-2026	€ 800.000
5.4	Acacia, Zoete Toekomst	€ 310.000
5.4	Acacia, Zoete Toekomst	€ 206.250
5.4	PWN, ondergrondse drinkwaterberging	€ 1.500.000
5.4	Sportvisserij Midwest Nederland, pilotproject loodvrij vissen	€ 47.500
5.4	Amsterdamse Hengelsportvereniging , pilotproject loodvrij vissen	€ 12.500
5.4	Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement, afdeling vaarwegmarkeren, aanschaf van boeien voor vaarwegmarkering lijn Hoorn-Volendam: Toelichting: Subsidie aan de Vaarwegmarkeringsdienst van Rijkswaterstaat voor 220.000 euro exclusief btw = maximaal 265.000 inclusief btw voor de aanschaf van 50-55 boeien om gedurende	€ 265.000

	15 jaar vaarwegmarkering in relatie tot waterplanten te kunnen aanbrengen op de lijn Hoorn-Volendam. De provincie wil geen opdrachtgever en geen eigenaar zijn. Voorwaarde is dat Rijkswaterstaat het beheer en onderhoud van de boeien regelt	
5.6	Greenport Aalsmeer/programmabureau Toelichting: Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer	€ 150.000
5.6	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma Toelichting: Projecten op gebied van ruimtelijke clustering, versterking en verduurzaming glastuinbouw	€ 100.000
5.6	Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau Toelichting: Samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord	€ 150.000
5.6	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma Toelichting: Projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector.	€ 100.000
5.6	Greenports Nederland/programma Toelichting: Landelijk samenwerkingsverband agrosector	€ 40.000
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/programmabureau Toelichting: Het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op voedselvraagstukken	€ 125.000
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/uitvoeringsagenda 2020-2023 Toelichting: Het stimuleren van regionale korte keten projecten	€ 150.000
5.6	Stichting Foodvalley/programmabureau TPC Toelichting: Het stimuleren van de eiwittransitie van dierlijk naar plantaardig	€ 20.000
5.6	Aeres Hogeschool/lectoraat bodem Toelichting: Het brengen en verbinden van bodemkennis naar de boerenpraktijk	€ 50.000

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024
6.1	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V. Toelichting: garantstelling voor de lening die nodig is voor de aanleg van het glasvezelnetwerk in Hollands Kroon.	€ 12.200.000
6.1	Gemeente Zaanstad, regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland.	€ 10.000
6.1	Gemeente Hoorn, regionale detailhandelsvisie West-Friesland Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie West-Friesland.	€ 10.000
6.1	Gemeente Uithoorn, regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden	€ 10.000

6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds.	€ 1.700.000
6.1	Bouwmensen in samenwerking met Techlands, gemeenschappelijke restauratie opleiding van en met ROC's.	€ 250.000
6.1	Hogeschool van Amsterdam, verduurzamingsfase mkb digitale circulaire werkplaats	€ 450.000
6.1	RPA-NHN in samenwerking met Greenport-NHN, inclusieve leer- werklocaties en trajecten	€ 450.000
6.1	Dudok XP, opzetten inclusieve circulaire bouwcampus NHN	€ 400.000
6.1	Gemeente Velzen/ TIPC-fonds, duurzaamheid door innovatie en ontwikkelen human capital (JTF).	€ 500.000
6.1	Techport, opschalen en verduurzamen loopvermogen (ver)duurzamen haven- en maakindustrieketens (JTF-NGF)	€ 550.000
6.1	Techport, doorontwikkeling SPT-IJmond-Zuid-Kennemerland. Bouwen aan de infrastructuur voor duurzame toeleiding naar de techniek (JTF), Techport	€ 250.000
6.1	Techport, bijdragen in regio-campagne 'Work in Transition' Opzetten en uitvoeren doelgroepencampagne voor werken in de energietransitie, Techport (JTF)	€ 150.000
6.1	Techport, Oriëntatiecentrum Werken in en aan een duurzaam en groene regio (JTF)	€ 350.000
6.1	Techlands, ontwikkelen leer-werklocatie Poelenburg-Peldersveld, (onderdeel regiodeal Zaan-IJ II)	€ 250.00
6.1	Stichting InfraBindt, netwerk Weg en waterbouw en het nieuwe bouwen (Dudok XP)	€ 5.000
6.1	Vakschool technische installaties, vergroten economische impact van de klimaatopgaven (NGF)	€ 500.000
6.1	Greenport NHN/Aalsmeer, opschalen en verduurzamen loopvermogen duurzame agriketens (NGF)	€ 500.000
6.1	C-creators, uitvoeren activiteiten om circulair bouwen te stimuleren	€ 80.000
6.1	Gemeente Velsen, binnenvaartkade Grote Hout vervangen door Zeekade Toelichting: de Grote Hout is een havengebonden en deels kadegebonden bedrijventerrein in Velsen Noord met 2 kades: een zeekade en een binnenvaartkade. De binnenvaartkade is in slechte staat en buiten gebruik gesteld. De gemeente Velsen is voornemens de binnenvaartkade te vervangen door een zeekade zodat kan worden ingespeeld worden op de vraag naar kaderuimte voor het onderhouden van windparken op zee.	€ 1.000.000
6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk opstellen toekomstplan De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk is voornemens de haven van Beverwijk te revitaliseren. Hierbij wordt ook afgewogen of de gemeente de exploitatie en het beheer en onderhoud zelf blijft doen of dat dit wordt ondergebracht bij een andere partij. Met de bijdrage van de provincie Noord-Holland kan – samen met de havenbedrijven in de regio en de provincie – een toekomstplan worden opgesteld en kan dit traject meerjarige ambtelijk worden begeleid.	€ 500.000

6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk en herstel Noorderkade en talud De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk brengt momenteel de technische staat van de haven nader in kaart. Op dit moment is een deel van de Noorderkade al buiten gebruik gesteld. Ook vraagt een talud om herstel. De gemeente Beverwijk is voornemens om als eerste stap in het revitaliseren van de haven de Noorderkade en het talud te herstellen.	€ 1.000.000
6.3	St Plein C Toelichting: schade als gevolg van corona.	€ 15.000
6.3	St NMF/Steunpunt Monumenten & Archeologie Toelichting: Schade als gevolg van corona.	€ 8.376
6.3	Plein C Toelichting: uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024	€ 750.000
6.3	Probiblio Toelichting: uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel	€3.680.000
6.3	Molenfederatie Toelichting: projectsubsidie voor het organiseren van onder andere de Molencontactdag	€ 15.000
6.3	Rijksmonument Artis-Aquarium Toelichting: ter uitvoering van Motie M187 Instandhouding en verduurzaming Artis, bijdragen in de opgave op voorwaarde van sluitende begroting	€2.700.000
6.3	Noord-Hollands Archief / verhalenplatform Oneindig Noord-Holland. Toelichting: voor een breed publiek ontsluiten van cultuurhistorische verhalen uit Noord-Holland via verhalenplatform Oneindig Noord-Holland.	€ 124.000
6.2	ROP Midden West Toelichting: begeleiding leer-werktrajecten restauratiemarkt	€ 17.000
6.2	Gemeente Gooise Meren/ Verder met de Vesting Muiden Doel van dit programma is versterking van de cultuurhistorische en recreatieve waarde van Muiden. Een samenwerking tussen gemeente, Gewest, Rijkswaterstaat en provincie. Deelprojecten zijn: verbetering Vestingplein, herstel schootsvelden, herinrichten P1 en P2 en verleggen Mariahoeveweg met landschapsherstel	€ 3.265.000
6.2	Regio Gooi- en Vechtstreek, nieuwe werken nieuwe Hollandse waterlinie Doelstelling is het bevorderen van de bekendheid en leesbaarheid van de late periode van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en dit te verbinden aan recreatieve, cultuurhistorisch en ecologische doelstellingen	€ 490.000
6.2	Gemeente Amsterdam, Schansen Doelstelling is het beter leesbaar maken en de recreatieve kwaliteit vergroten van belangrijke historische onderdelen van de vestingstad Weesp. Het gaat hierbij om het bastion Nieuw Agtkant en het realiseren van een coupure bij de Utrechtseweg als markering van de historische entree van Weesp	€ 400.000
6.2	Recreatie Noord-Holland, Fort benoorden Spaarndam Voor restauratie en herontwikkeling van het Fort	€ 1.000.000
6.2	Gemeente Gooise Meren, verder met de vesting Muiden Vestingwallen	€ 600.000

6.2	Stichting Haarlemmermeermuseum De Cruquius, interactieve presentatie Interactieve presentatie over de rol van water in de Haarlemmermeer met daarin het watermanagementverhaal (inundatie) van de Stelling van Amsterdam verbeeld via een maquette en een animatie op deze maquette	€ 60.000
6.2	Fort aan de Middenweg Het betreft een reservering van € 600.000 voor restauratie van het fort om een nieuwe economische functie (waarschijnlijk kleinschalige verblijfsaccommodatie) mogelijk te maken	€ 600.000
6.2	Staatsbosbeheer, Fort bij Edam Het betreft een reservering van € 250.000 aan Staatsbosbeheer voor restauratie van de loods en mogelijk het fort om een nieuwe economische functie (waarschijnlijk horeca) mogelijk te maken	€ 250.000
6.2	Stichting uiteraard Uitermeer, restauratie plofhuisjes Het betreft een reservering van € 250.000 aan de Stichting Uiteraard Uitermeer voor de restauratie van een aantal plofhuisjes op het terrein van het fort. Deze plofhuisjes worden onder andere gebruikt voor culturele activiteiten	€ 250.000
6.2	Ford Pampus, nieuw entreegebouw/paviljoen Pampus Een reservering van extra € 250.000 voor de bouw van een duurzaam nieuw entreegebouw van Pampus	€ 250.000
6.2	Landschap Noord-Holland, herstel van liniedijken Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van de recreatieve benutting van de liniedijken van LNH en Beverwijk	€ 400.000
6.2	Recreatieschap Spaarnwoude, herstel van liniedijk bij Spaarndam Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van recreatieve benutting van de liniedijk bij Spaarndam en een verbetering van de entree aan het aan deze liniedijk gelegen Fort bezuiden Spaarndam	€ 600.000

Bijlagen

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Programma 1. Bestuur

Wettelijk beleidskader

- Gemeentewet
- Provinciewet
- Wet algemene regels herindeling
- Beleidskader gemeentelijke herindeling

Provinciaal beleidskader

- Evaluatiekader Subsidies 2018
- MRA agenda 2020-2024
- Europastrategie 2022-2030 Noord-Holland - Provincie Noord-Holland
- Beleidsnota IBT 2022-2025
- Verordening systematische toezichtinformatie Noord-Holland
- Aanvullend beleidskader voor het interbestuurlijk archieftoezicht
- Beleidskader indeplaatsstelling bij taakverwaarlozing
- Instellingsbesluit Eenheid Screening en Bewakingsaanpak 2019
- Beleidsregel Wet Bibob Noord-Holland 2019
- Gedragscode integriteit voor Statenleden, duo-commissieleden, gedeputeerden en de commisaris van de Koning van de provincie NH 2012
- Regeling gedragscode ambtelijke integriteit
- Regeling melden vermoeden misstand
- Agenda toekomst van het toezicht

Programma 2. Klimaat en gezonde leefomgeving

Wettelijk beleidskader

- Klimaatwet
- Warmtewet

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening
- Verkenning ondergrondvisie
- Beleidsregel geurhinder
- Actieplan geluid
- Actieprogramma klimaat
- Bouwstenen voor een adaptieve Uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024
- PVA waterstof
- Actieagenda - Provincie Noord-Holland
- pMIEK NHN en NHZ
- Elektriciteitswet
- Warmtetransitie Noord-Hollandse aanpak 2022-2023

Programma 3. Ruimte en Wonen

Wettelijk beleidskader

- Woningwet/Huisvestingswet
- Wet versterking regie op de Volkshuisvesting
- Wet ruimtelijke ordening (incl. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Besluit ruimtelijke ordening)
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Omgevingswet

- Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
- Wet luchtvaart
- Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol
- Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) Schiphol
- Wet regelgeving burgerluchtvaart en militaire luchthavens (RBML)
- Waterwet
- Waterschapswet
- Drinkwaterwet
- Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden
- Europese Richtlijn Overstromingsrisico's
- Europese Kaderrichtlijn Water
- (concept) Wetsvoorstel Versterking Regie op de Volkshuisvesting

Provinciaal beleidskader

- Provinciale Omgevingsvisie NH2050
- Omgevingsverordening Noord-Holland 2022
- Provinciale Woonagenda 2020 - 2025
- Masterplan Wonen versie 1, versie 1.5 en versie 2Woondeals Noord-Holland Noord en MRAProgramma OV-knooppunten ("Maak Plaats!")
- Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw
- Visie Noordzeekanaalgebied 2040
- 5e Nota Grondbeleid
- Water, bron van recreatie, Visie op de waterrecreatie 2030
- Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens
- Visie OV2020
- Regionaal waterprogramma 2022 - 2027

Programma 4. Bereikbaarheid

Wettelijk beleidskader

- Omgevingswet (in werking januari 2024)
- Wet Personenvervoer 2000
- Wegenverkeerswet (1994)
- Wegenwet (1930)

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie NH2050
- Perspectief Mobiliteit
- Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020 - 2023
- Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi)
- Focus Smart Mobility 2022-2025
- Actieagenda Actieve Mobiliteit
- Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030
- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020-2024
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Programma 5. Natuur en landelijk gebied

Wettelijk beleidskader

- Wet natuurbescherming
- Wet stikstofreductie en natuurherstel
- Omgevingswet

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie NH 2050
- Programma Natuurnetwerk 2023
- Masterplan Biodiversiteit
- Visie Recreatie & Toerisme
- Groen Kapitaal
- Betrekken bij Groen

- Gebiedsakkoord Oostelijke-Vechtplassen
- Gebiedsprogramma Laag Holland (i.o.) / Regionale Veenweidenstrategie (nog geen hyperlink beschikbaar)

Programma 6. Economie, leefbaarheid en cultuur

Wettelijk beleidskader

- Erfgoedwet
- Wet kenbaarheidpubliekrechtelijke beperkingen onroerende zaken
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
- Omgevingswet 2023
- Wet op de archeologische monumentenzorg
- Wet op de ruimtelijke ordening
- Wet op het specifiek cultuurbeleid
- Beleidsbrief “Erfgoed telt”
- Wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen

Provinciaal beleidskader

- Beleidskader Erfgoed en Cultuur 2022
- Omgevingsverordening NH 2022
- Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam-Nieuwe Hollandse Waterlinie 2022-2025
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018
- Regioprofiel MRA 2019-2024 "Meer dan de delen, Programma Kunst, Cultuur en Erfgoed"
- Cultuur als onderdeel van de "Ruimtelijk Economische Actieagenda 2016-2020"
- Regioprofiel Noord-Holland Noord “Zee van ruimte, land vol cultuur”
- Voedselvisie
- Datacenterstrategie
- Uitvoeringsagenda Economie 2021-2023
- Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt en Onderwijs 2021-2023

Brede basismonitor

Bijlage Brede Basismonitor

De Brede Basismonitor gaat in op zowel om materiële thema's als economie en werk, als om gezondheid, welzijn, bereikbaarheid, wonen, natuur en klimaat. Deze brede-welvaartsbenadering onderstreept de provinciale ambitie om de balans tussen economische groei en leefbaarheid te versterken. De Brede Basismonitor signaleert en agendeert ontwikkelingen, om zo beleidsvraagstukken vanuit een breder perspectief te kunnen beschouwen en bespreken.

De trendindicatoren in de Brede Basismonitor zijn niet direct te koppelen aan prestaties of inzet van de provincie. De Brede Basismonitor geeft een integraal overzicht van de belangrijkste trends voor de provincie. Daarmee kan de monitor aanleiding geven tot verdiepend onderzoek, evaluaties of het maken van nieuw beleid.

Hoe de Brede Basismonitor gebruiken

De brede basismonitor kan niet gebruikt worden ter verantwoording voor het gevoerde beleid en doet geen uitspraak over de effectiviteit, efficiency of legitimiteit van het beleid. De maatschappelijke en beleidsopgaven zijn namelijk complex, kennen autonome trends en hebben meerder betrokken actoren. Daardoor is het directe effect van provinciaal beleid op de waargenomen trends in de Brede Basismonitor niet causaal aan te tonen.

Wat zit er in de Brede Basismonitor?

De monitor omvat tien thema's onderverdeeld in 67 indicatoren. Enkele indicatoren betreffen onderwerpen die alle provincies verplicht monitoren in het kader van hun begroting. Bijvoorbeeld het bruto regionaal product, of de totaal ingerichte natuur voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Daarnaast vormt de CBS Regionale Monitor Brede Welvaart een belangrijke bron. Ook is gebruik gemaakt van de indicatoren uit de milieueffectrapportage die is opgesteld voor de Omgevingsvisie NH2050. De overige indicatoren sluiten aan bij diverse landelijke en binnen de provincie Noord-Holland beschikbare monitoren, en zijn geselecteerd op basis van de provinciale opgaven, langjarige beschikbaarheid en datakwaliteit.

Wat is er nieuw in de versie 2023?

In deze derde editie zijn nieuwe indicatoren ontwikkeld voor innovatiekracht, circulaire economie en spanning op de arbeidsmarkt. Ook zijn bestaande indicatoren verbeterd. Daarnaast is de gehanteerde normering geoptimaliseerd.

Meer weten?

Stuur uw suggesties of vragen over de Brede Basismonitor naar kaartendata@noord-holland.nl. Wij helpen u graag verder.

Bestuur en directie

Provinciale Staten

Zetelverdeling Provinciale Staten	Aantal zetels
BBB	8
VVD	8
Groen Links	7
PvdA	7
D66	4
Partij voor de Dieren	4
JA21	3
PVV	3
Volt	2
CDA	2
Forum voor Democratie	2
SP	2
50Plus	2
ChristenUnie	1

Provinciale Staten leden

Voor informatie over de leden van Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland kunt u zich wenden tot de provinciale website: (link).

Gedeputeerde Staten

Voor informatie over de leden van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland kunt u zich wenden tot de provinciale website: (link)

De directie

Miriam van Kuijk	Algemeen directeur/ Provinciesecretaris
Hans van der Stelt	Directeur Concernzaken
Herman Schartman	Directeur Beleid
Lindy Molenkamp	Directeur Beheer en Uitvoering

Noord-Holland in feiten en cijfers

Voor informatie over Noord-Holland in feiten en cijfers kunt u zich wenden tot de provinciale website: (link) Hier kunt u zelf tabellen, grafieken en kaarten samenstellen.

Waar zijn wij te bereiken

Bezoekadres

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland

Dreef 3,2012 HR Haarlem

Ambtelijke organisatie van Noord-Holland

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem

Postadres

Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

Algemene telefoonnummer

023-5143143

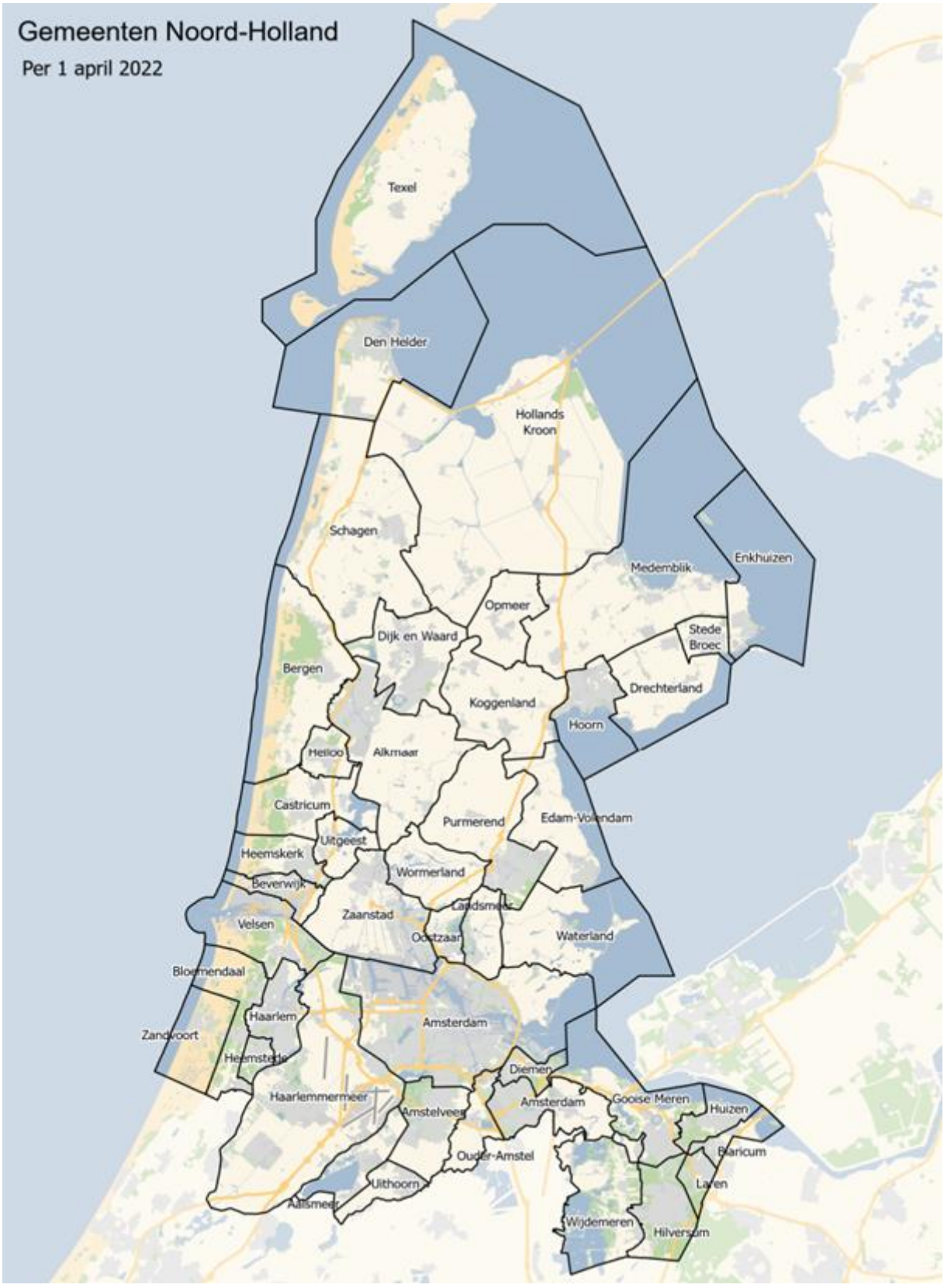
Website

www.noord-holland.nl

Algemene email

post@noord-holland.nl

Lijst met gemeenten



A	**K**
Aalsmeer	Koggenland
Alkmaar	**L**
Amstelveen	Landsmeer
Amsterdam	Laren
B	**M**
Bergen (NH.)	Medemblik
Beverwijk	**O**
Blaricum	Oostzaan
Bloemendaal	Opmeer
C	Ouder-Amstel
Castricum	**P**
D	Purmerend
Den Helder	**S**
Diemen	Schagen
Dijk en Waard	Stede Broec
Drechterland	**T**
E	Texel
Edam-Volendam	**U**
Enkhuizen	Uitgeest
G	Uithoorn
Gooise Meren	**V**
H	Velsen
Haarlem	**W**
Haarlemmermeer	Waterland
Heemskerk	Wijdemeren
Heemstede	Wormerland
Heiloo	**Z**
Hilversum	Zaanstad
Hollands Kroon	Zandvoort
Hoorn	
Huizen	

Provincie Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2079145

Bijlage 2: Toelichting opcenten

1. Effect op jaarbasis van de verhoging van het tarief met 9,5 provinciale opcenten voor de belastingbetaler (autobezitter) met ingang van 1 januari 2024.

De voertuigen van de opcentenplichtige autobezitters vallen in vele gewichtsklassen. Deze gewichtsklassen beginnen bij 0 t/m 150 kg en lopen vervolgens per 100 kg op tot de gewichtsklasse >3.550 kg. Tot en met het gewicht van 550 kg wordt er een vaste grondslag geheven. Vanaf de gewichtsklasse 551- 650 kg en verder wordt er voor elke 100 kg gewichtstoename méér belasting in rekening gebracht. De provinciale opcenten zijn een percentage van de (gefixeerde) hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting, zoals het tarief daarvan is vastgesteld op 1 april 1995. In de tabel hieronder is de opbouw van het motorrijtuigentarief opgenomen.

Gewichtsklasse voertuigen in kg.	Hoofdsom MRB per 01-04-1995	Te betalen bedrag bij 67,9 opcenten (geldig tot 01-01-2024)	Extra te betalen bedrag bij tariefverhoging van 9,5 opcenten (vanaf 01-01-2024)	Te betalen bedrag bij 77,4 opcenten (vanaf 01-01-2024)
0 t/m 550	€57,99	€39,38	€5,50	€44,88
551 t/m 650	€69,34	€47,08	€6,59	€53,67
651 t/m 750	€81,59	€55,40	€7,75	€63,15
751 t/m 850	€107,91	€73,27	€10,25	€83,52
851 t/m 950	€136,50	€92,68	€12,97	€105,65
951 t/m 1.050	€183,24	€124,42	€17,41	€141,83
1.051 t/m 1.150	€229,98	€156,16	€21,84	€178,-
1.151 t/m 1.250	€276,72	€187,89	€26,29	€214,18
1.251 t/m 1.350	€323,45	€219,62	€30,73	€250,35
1.351 t/m 1.450	€370,19	€251,36	€35,17	€286,53
1.451 t/m 1.550	€416,93	€283,10	€39,60	€322,70
1.551 t/m 1.650	€463,67	€314,83	€44,05	€358,58
1.651 en meer per 100 kg	€46,74	€31,74	€4,44	€36,18
> 3.551	€1.398,48	€949,57	€132,85	€1.082,42
Motoren	€24,46	€16,60	€2,33	€18,93

Toelichting:

In het Coalitieakkoord 2023-2027 Verbindend vooruit! Is aangegeven dat de opcenten verhoogd worden naar 77,4 opcenten per 01-01-2024. In de tabel hierboven is het effect hiervan per gewichtsklasse weergegeven. In de lichtgrijs gekleurde kolom staat het bedrag dat extra betaald moet worden bij verhoging van de opcenten naar 77,4.

In Noord-Holland zit het grootst aantal belaste voertuigen in de gewichtsklassen tussen 751 kg en 1.450 kg. Het totaal aan belaste voertuigen in deze gewichtsklassen bedraagt ongeveer 1

Provincie Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2079145

miljoen. Op een totaal aan belaste voertuigen van ongeveer 1,2 miljoen is dat bijna 85%. Als het gemiddelde genomen wordt van de stijging van deze categorieën dan komt dat neer op een belastingverhoging van gemiddeld circa €22,- per auto per jaar.

Bij dit overzicht behoort nog de volgende toelichting;

- Elektrische auto's zijn tot en met 2024 vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting en voor zeer zuinige auto's (Plug-in Hybrid met een uitstoot van minder dan 50 g/km CO2) geldt tot en met 2024 het halftarief;
- Voor oa kampeerauto's geldt het kwarttarief;
- Het tarief voor motoren is niet afhankelijk van het gewicht.
- De belastingdienst rondt het tarief van de motorrijtuigenbelasting inclusief opcenten af op hele euro's;
- Van andere categorieën weggebruikers zoals bestelauto's, bussen en vrachtauto's worden geen provinciale opcenten geheven.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de belastingverhoging met 9,5 opcenten voor een zeer lichte auto <550 kg neerkomt op €5,50 en die voor een auto van >3.551 kg op €132,85 per jaar. Hierna volgt het effect van de tariefverhoging met 9,5 opcenten voor de meer gemiddeld in gebruik zijnde auto's (z.g. middenklassers) en enkele Sports Utility Vehicles (SUV's):

2 Opcenten tarieven van alle provincies per 01-01-2024* (van laag naar hoog)

Provincie	**2024**
Noord-Holland	77,4
Noord-Brabant	80,8
Utrecht	81,9
Overijssel	82,2
Flevoland	83,0
Limburg	83,1
Zeeland	84,4
Friesland	89,6
Drenthe	92,0
Groningen	95,7
Gelderland	97,9
Zuid-Holland	98,7

*De opcententarieven van de provincies kunnen nog wijzigen en zijn dus onder voorbehoud.

Provincie Noord-Holland 2023

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 5 september 2023

Onderwerp: Begroting 2024

Kenmerk: 2079145/ 2103190

Bijlagen:

Begroting 2024

Toelichting opcenten

1. Inleiding

De begroting is een belangrijk stuurinstrument voor de provincie Noord-Holland waarin Provinciale Staten de budgettaire kaders voor het jaar 2024 vaststellen. De begroting is als bijlage bij deze Statenvoordracht toegevoegd.

In het ontwerpbesluit vragen wij u:

- De begroting 2024 en meerjarenraming 2025-2027 vast te stellen;
- De opcenten voor 2024 vast te stellen;
- De reserve coalitieakkoord in te stellen op basis van het in deze voordracht opgenomen instellingsbesluit;
- De kredietbesluiten ter uitvoering van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) beschikbaar te stellen.

De begroting is ook als webversie beschikbaar via de financiële portal op de provinciale website. Daarnaast is een animatie van de begroting op taalniveau b1 opgesteld, zodat deze voor zo veel mogelijk inwoners van Noord-Holland toegankelijk is.

2. Toelichting op de begroting 2024

In juli is het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' gepresenteerd. In deze begroting is het coalitieakkoord op een zo'n herkenbare en evenwichtige mogelijke wijze verwerkt. Daarnaast is de begroting in opzet aangepast om de leesbaarheid en de informatiewaarde te verhogen. Dit is gedaan door in de begroting de activiteiten van de operationele doelen te bundelen op het niveau van het beleidsdoel.

Dit creëert samenhang tussen de verschillende activiteiten die bijdragen aan hetzelfde beleidsdoel. Daarnaast maakt dit de verantwoording richting de Staten helderder. Op 25 Juli jl. bent u over deze nieuwe opzet via een informerende brief geïnformeerd. 11 September 2023 zal er een technische briefing zijn, waarin de nieuwe opzet wordt toegelicht.

Financieel overzicht

Onderstaand overzicht laat zien hoeveel de provincie de komende jaren verwacht uit te geven en te ontvangen en wat de begrote mutaties in de reserves zijn. Hierin zijn de mutaties naar aanleiding van de kaderbrief en de ambities uit het coalitieakkoord verwerkt. De toelichting op het begrotingsresultaat is terug te vinden in de samenvatting van de begroting 2024.

Sluitende begroting

De provincie heeft voor 2024 een sluitende begroting. In de meerjarenraming kent de begroting een bescheiden tekort.

Totaal 2024 t/m 2027 (Bedragen in € x 1.000)	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Lasten	720.494	661.561	600.574	603.959
Baten	-636.807	-640.766	-619.388	-617.058
Saldo van baten en lasten	83.687	20.795	-18.814	-13.099
Stortingen reserves	182.834	120.902	87.361	94.487
Onttrekkingen reserves	-266.520	-141.386	-68.180	-79.719
Resultaat	0	310	366	1.669

Structureel evenwicht

In het coalitieakkoord zijn veel incidentele budgetten omgezet in structurele budgetten. Om vast te kunnen stellen of er ook sprake is van een structureel evenwicht, wordt gekeken of de structurele lasten en stortingen en onttrekkingen lager zijn dan de structurele baten. In de tabel hieronder blijkt dat dit voor alle jaren het geval is. Dit houdt in dat alle jaarlijks terugkerende lasten worden gedekt door jaarlijks terugkerende baten.

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027
Saldo van baten en lasten	83.687	20.795	-18.814	-13.099
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-83.686	-20.484	19.181	14.768
Begrotingssaldo na bestemming	**0**	**310**	**366**	**1.669**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	2.994	34.919	14.863	8.744
Structureel begrotingssaldo	**-2.993**	**-34.608**	**-14.496**	**-7.075**

3. Opcenten

In het coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend vooruit!' is opgenomen dat de opcenten verhoogd moeten worden van 67,9 opcenten naar 77,4 opcenten. Zo wordt het gepresenteerde tekort uit de kaderbrief gedekt en kunnen de opgaven uit het coalitieakkoord gerealiseerd worden. De effecten van de verhoging en een toelichting op de wijziging is opgenomen in de bijlage: Toelichting opcenten bij het wijzigingsbesluit. Na vaststelling wordt het wijzigingsbesluit bekendgemaakt in het Provinciaal Blad. Per 1 januari 2024 geldt dan het nieuwe tarief.

De financiële effecten van de verhoging zijn verwerkt in de begroting 2024 die gelijktijdig met deze voordracht aan uw Staten wordt aangeboden.

4. Instellingsbesluit nieuw reserve

De reserve coalitieakkoord is ingesteld ten behoeve van de budgettaire verwerking van het coalitieakkoord. De beschikbaar gestelde incidentele middelen van in totaal € 136,1 miljoen minus de nog in te vullen taakstelling op de reserves van € 40 miljoen worden in deze reserve gestort. In de begroting 2024 is nog niet het volledige bedrag gestort in de reserve. Dit omdat de planning van de programmering nog moeten worden uitgewerkt. Na de vertaling van de ambities uit het akkoord tot uitvoeringsplannen worden de middelen overgeheveld vanuit de reserve coalitieakkoord naar de inhoudelijke bestemmingsreserves binnen het betreffende programma waar vanuit de daadwerkelijke bestedingen zullen plaatsvinden.

Door een aparte reserve in te stellen wordt vermenging met de algemene reserve voorkomen. Zo kan de algemene reserve volledig gerekend worden tot het weerstandsvermogen en hoeft er geen rekening mee gehouden worden met de gelabelde middelen voor het coalitieakkoord.

Middelen die niet gealloceerd zijn voor het einde van 2027 (einde coalitieperiode) vallen vrij naar de algemene middelen. De maximale hoogte in dit coalitieakkoord is bepaald door de totale omvang van de incidentele middelen en € 136,1 miljoen.

	Reserve Coalitieakkoord
Functie	Budgetgerichte reserve
Doel	Het doel van de reserve coalitieakkoord is het realiseren van de ambities uit het coalitieakkoord. Wanneer in het akkoord incidentele middelen beschikbaar zijn gesteld voor een specifieke ambitie worden deze in de reserve coalitieakkoord gereserveerd voor deze ambitie. Wanneer voor de ambitie een uitvoeringsgereed plan is vastgesteld worden de incidentele middelen overgeheveld naar de inhoudelijke bestemmingsreserve waar vanuit de daadwerkelijke bestedingen plaatsvinden
Programma	7. Overzicht algemene dekkingsmiddelen en organisatie
Voeding	De Reserve wordt gevoed vanuit de beschikbaar gestelde incidentele middelen in het coalitieakkoord ‘Verbindend vooruit! ‘ van in totaal € 136,1 miljoen minus de nog in te vullen taakstelling op de reserves van €

	40 miljoen.
Looptijd	t/m 31-12-2027
Maximale hoogte	De maximale hoogte van de reserve wordt bepaald in het coalitieakkoord.

5. Kredietbesluiten infrastructuurmaatregelen ter uitvoering van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI 2024-2031)

In de financiële verordening is opgenomen dat kredieten (exclusief BTW) bij de begroting ter besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Per kredietaanvraag melden wij of voor de maatregelen een bijdrage van derden en/of dekking uit eigen reserves wordt verkregen en welke bedragen uiteindelijk ten laste van welke kapitaallasten komen.

De kredietbesluiten zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Vervangingsinvesteringen

project-nummer	BG2024 kredietbesluiten vervangingsinvesteringen	kredietsoort	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
19D03A-90	Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04)	wegen	17.525.000	5.000.000	22.525.000	2028	50
24BB-95	Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1	wegen	17.472.050	100.000	17.572.050	2026	15
K20n-d-01	Vervanging - Vaarwegvak 1 Noordhollandsch Kanaal	vaarwegen		4.000.000	4.000.000	2024	80
N247a-03	Vervanging - Dijksbrug (KW 25F-01)	wegen	1.600.000	1.100.000	2.700.000	2026	50
	Totaal kredietbesluiten			**10.200.000**			

project-nummer	Begroting2024 kredietbesluiten verbeter- en uitbreidingsmaatregelen	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	bijdragen derden	provinciaal financieringsbudget reserve OPI	provinciaal financieringsbudget t.l.v. kapitaal-lastenbudget	totaal krediet	jaar oplevering
alg-29a	Nieuwbouw Wilhelminasluis	54.299.753	112.122	112.122		0	54.411.875	2020
alg-29b	Vernieuwen Zaanbrug	30.401.384	3.465.860	3.465.860		0	33.867.244	nvt
alg-45	Kantmarkering fietspaden		2.500.000	1.250.000		1.250.000	2.500.000	2025
HOV-14	HOV Legmeerdijk (N231)/bushalte Royal FloraHolland	12.242.000	350.000			350.000	12.592.000	2024
N203-18	Kortetermijnmaatregelen N203, ged. Uitgeest-N513	400.000	350.000			350.000	750.000	2024
N501-05	Reconstructie kruispunt N501-Redoute		2.000.000		2.000.000	0	2.000.000	2024
			8.777.982	**4.827.982**	**2.000.000**	**1.950.000**		
	Wijziging dekking kredieten							
N247-16	Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, ged. A10-N517	56.695.000	0	8.520.000		-8.520.000	56.695.000	2026
			0	**8.520.000**	**0**	**-8.520.000**	**56.695.000**	
	Totaal kredietbesluiten		**8.777.982**	**13.347.982**	**2.000.000**	**-6.570.000**		

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

<u>Nieuwe kredietaanvragen</u>

1. **alg-45 Kantmarkering** **€ 2.500.000**
   Het krediet komt voor € 1.250.000 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Daarnaast geeft het Rijk een subsidie van € 1.250.000.
   (jaar oplevering: 2025; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
   Er wordt kantmarkering op circa 200 km fietspad aangebracht.
2. **K20n-d-01 Vervanging – Vaarwegvak 1 – Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis** **€ 4.000.000**
   Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.

(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 80 jaar)
De oever van het Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 1 (ca. 800 meter) wordt vervangen.

3. **N501-05 Reconstructie kruispunt N501-Redoute** **€ 2.000.000**
   Het krediet komt ten laste van de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur (Programma Provinciale Fietsknelpunten).
   (jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
   Er wordt een linksafstrook en een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer gerealiseerd.

Kredietverhogingen

4. **19D03A-90 – Vervanging – Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04)** **€ 5.000.000**
   Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
   Voor de vervanging van de bruggen waren 2 aparte kredieten beschikbaar, maar omdat het nu als 1 project wordt uitgevoerd, worden de kredieten samengevoegd. (jaar oplevering: 2028; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
   Dit krediet is nodig voor de bouwteamfase, waarin met een marktpartij een gedetailleerde kostenraming wordt gemaakt, die de basis vormt voor de kredietaanvraag voor de realisatie.
5. **24BB-95 Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 (duurzaamheidsmaatregelen)** **€ 100.000**
   Het krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen.
   (jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn: 15 jaar)
   Bij de aansluiting van 10 bruggen en sluizen op de Bediencentrale wordt de bestaande OV-/kolkverlichting vervangen door LED-verlichting.
6. **alg-29a Nieuwbouw Wilhelminasluis** **€ 112.122**
   Het krediet wordt gedekt door een bijdrage van € 112.122 van de gemeente Zaanstad.
   (jaar oplevering: 2020; afschrijvingstermijn: n.v.t.)
   Op verzoek van de gemeente Zaanstad zijn aanvullende werkzaamheden uitgevoerd en de post nadeelcompensatie was ontoereikend.
7. **alg-29b Vernieuwen Zaanbrug** **€ 3.465.860**
   Het krediet wordt gedekt door bijdragen van de gemeenten Zaanstad (€ 479.062 + € 2.500.000) en Wormerland € 486.798), zijnde de opdrachtgevers.
   (jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: geen, is een gemeentelijke brug)
   - € 1.500.000 indexatie provinciale bijdrage over 2021;
   - € 1.965.860 indexatie over 2022 (Zaanstad € 479.062, Wormerland € 486.798; provincie € 1.000.000).

   De provinciale bijdrage (€ 2.500.000) wordt als subsidie aan de gemeente Zaanstad uitgekeerd.
8. **HOV-14 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/ halte Royal FloraHolland (duurzaamheidsmaatregel)** **€ 350.000**
   Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
   (jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
   Als duurzaamheidsmaatregel wordt een circulaire voetgangersbrug met houten liggers gerealiseerd.
9. **N203-18 Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513** **€ 350.000**
   Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
   (jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
   Er zijn hogere uitvoeringskosten door meer verkeersmaatregelen en uitvoering 's nachts.
10. **N247a-03 Vervanging Dijksbrug (KW 25F-01)** **€ 1.100.000**
    Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
    (jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
    De vervanging van de brug wordt meegenomen in project N247-16 en door gestegen kosten (hogere

bouwkosten, complexe uitvoering ter plaatse, extra engineeringskosten, effecten beëindigen contract N247-16) is een aanvullend krediet nodig.

Dekkingswijziging krediet

11. **N247-16 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517**
    lagere dekking **-/- € 8.520.000**
    Beschikbare krediet: € 56.695.000. Lagere bijdragen regiopartners: € 8.520.000. Dit bedrag komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen (zie onderstaande tabel).

	oud	lagere bijdragen	nieuw
kredieten	**56.695.000**		**56.695.000**
dekking			
VRA	22.100.000	-8.325.000	13.775.000
Res. infrastr Rijksbijdrage BB verv. MRA-BBV-703	500.000		500.000
gemeente Amsterdam	290.000	-40.000	250.000
gemeente Purmerend	307.500	-57.500	250.000
gemeente Edam/Volendam	140.000	-40.000	100.000
gemeente Waterland	157.500	-57.500	100.000
reserve Groen	320.000		320.000
kapitaallasten Water (reserve GO Vaarwegen)	70.000		70.000
totaal inkomsten	23.885.000	-8.520.000	15.365.000
netto investering kapitaallasten PMI	**32.810.000**	**8.520.000**	**41.330.000**

(jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn 50 jaar)

6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. nummer PS-besluit vult de griffie in

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 5 september 2023;

gelet op ontwerpbesluit,

besluiten:

1. De begroting 2024 en meerjarenraming 2025-2027 vast te stellen;

2. **Artikel I**
De Verordening op de heffing van Opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting, vastgesteld bij besluit van 10 november 2008, Provinciaal blad, 2008, 127, wordt als volgt gewijzigd:

   A
   Artikel 1 komt te luiden:

   Artikel 1
   Ten behoeve van de provincie Noord-Holland worden jaarlijks 77,4 opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting geheven.

   B
   Bijlage 1 bij de verordening wordt vervangen door bijlage 2 bij dit besluit.

   ARTIKEL II
   Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

3. De reserve coalitieakkoord in te stellen op basis van het in deze voordracht opgenomen instellingsbesluit;

4. Ter uitvoering van het iMPI 2024-2031 de volgende kredieten beschikbaar te stellen:

   a. alg-45 Kantmarkering € 2.500.000
   het krediet wordt gedekt door een rijkssubsidie van € 1.250.000 en komt voor € 1.250.000 ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen;
   b. K20n-d-01 Vervanging – Vaarwegvak 1 – Noordhollandsch Kanaal:
   Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis € 4.000.000
   het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen;
   c. N501-05 Reconstructie kruispunt N501-Redoute € 2.000.000
   het krediet komt ten laste van de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur (Programma Provinciale Fietsknelpunten).
   d. 19D03A-90 – Vervanging – Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04) € 5.000.000
   het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen;
   e. 24BB-95 Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte
   fase 1 (duurzaamheidsmaatregelen) € 100.000
   het krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen;
   f. alg-29a Nieuwbouw Wilhelminasluis € 112.122
   het krediet wordt gedekt door een bijdrage van € 112.122 van de gemeente Zaanstad;

alg-29b Vernieuwen Zaanbrug € 3.465.860
het krediet wordt gedekt door de gemeenten Zaanstad (€ 2.979.062) en Wormerland € 486.798);

g. HOV-14 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/ halte Royal FloraHolland (duurzaamheidsmaatregel) € 350.000
het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen;

h. N203-18 Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513 € 350.000
het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen;

i. N247a-03 Vervanging Dijksbrug (KW 25F-01) € 1.100.000
het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen;

2. de reeds beschikbaar gestelde kredieten voor 19DA03-90 (€ 8.762.500) en 19D04-90 (€ 8.762.500) samen te voegen tot één krediet, omdat de vervanging van de bruggen Krommenie A en B zijn samengevoegd tot 1 project;
3. de dekking van het project N247-16 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517 aan te passen door de bijdragen van derden te verlagen met € 8.520.000 en dit ten laste te brengen van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen conform onderstaande tabel:

	oud	lagere bijdragen	nieuw
kredieten	**56.695.000**		**56.695.000**
dekking			
VRA	22.100.000	-8.325.000	13.775.000
Res. infrastr Rijksbijdrage BB verv. MRA-BBV-703	500.000		500.000
gemeente Amsterdam	290.000	-40.000	250.000
gemeente Purmerend	307.500	-57.500	250.000
gemeente Edam/Volendam	140.000	-40.000	100.000
gemeente Waterland	157.500	-57.500	100.000
reserve Groen	320.000		320.000
kapitaallasten Water (reserve GO Vaarwegen)	70.000		70.000
totaal inkomsten	23.885.000	-8.520.000	15.365.000
netto investering kapitaallasten PMI	**32.810.000**	**8.520.000**	**41.330.000**

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
K.C.J. Pruymboom CZ/FIN

Telefoonnummer +31235143931
Koen.pruymboom@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 6 SEP. 2023

Kenmerk
2079145/2103201

Uw kenmerk

Betreft: Begroting 2024

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit inclusief bijlagen, over de begroting 2024. In de begroting 2024 is het in juli gesloten coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' en de financiële kaders en de voorstellen uit de kaderbrief 2024 verwerkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris M.J.H. van Kuijk

voorzitter A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

Voordracht begroting 2024

Begroting 2024

Toelichting opcenten

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

K.C.J. Pruymboom

CZ/FIN

Telefoonnummer +31235143931

koen.pruymboom@noord-holland.nl

Verzenddatum

04 OKT. 2023

Kenmerk

2079145/2119493

Uw kenmerk

Betreft: Memorie van antwoord begroting 2024

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter kennisgeving de memorie van antwoord over de door u gestelde vragen met betrekking tot de begroting 2024.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage(n)

Memorie van antwoord begroting 2024

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
1	VVD	Bas de Wit	24	2.1	Wat wordt in onderstaande zin bedoeld met 'tijdig' en wie bepaalt wanneer een vergunning 'tijdig' is aangevraagd? "Zorgen dat gemeenten met windzoekgebieden tijdig vergunningen voor windparken aanvragen."	In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de vergunningen voor wind- en zonparken in 2025 verleend zouden moeten zijn om in 2030 ook daadwerkelijk 'te draaien'. De doorloopprocedure voor een vergunningverlening is minimaal 1,5 jaar. Dat betekent dat aanvragen idealiter volgend jaar ingediend worden bij de OD NZKG. Door adviesgesprekken met gemeenten maar ook door inzet van een windkwartiermaker die gemeenten ondersteunt proberen we dit waar mogelijk te versnellen	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
2	VVD	Bas de Wit	24	2.1	Inzake de zon-op-dak opgave het volgende: welke uitdagingen gelden hier specifiek en wat kan de provincie daar eventueel aan doen? Hoe worden maatregelen beoordeeld op hun effectiviteit en efficiëntie?	Er zijn meerdere uitdagingen waaronder de netcongestie maar ook zaken als dakconstructies van bedrijven die nog niet geschikt zijn. Vanuit de provincie doen we alles wat in onze rol past om de zon op dakopgave te versnellen. We zetten vol in op zon op grote daken met de tools ‘Zonnedakje’ en ‘Park The Sun’ (interactieve kaarten waarmee voor elk dak of parkeerlocatie de potentie van zon-opwek inzichtelijk is), de uitvoeringsregeling Zonne-energieleverende parkeerterreinen, advisering scholen door stichting Schooldakrevolutie, advisering agrariërs door LTO Noord en advisering bedrijven door adviesbureau Over Morgen (allen in opdracht van de provincie), Verder zijn er verschillende subsidieregelingen voor het verduurzamen (incl. zon-opwek), ontzorgingsloketten voor ondernemers (zoals Saenz, duurzaam ondernemersloket West-Friesland, GreenBizz IJmond, Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (SADC) en ontwikkelbedrijf NHN).Onze inzet herijken we jaarlijks.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
3	VVD	Bas de Wit	24	2.1	Er komt vervolgonderzoek naar de relatie tussen windturbines en gezondheid. In welke provinciale regelgeving of provinciaal beleid worden de uitkomsten meegenomen? Wat zijn de specifieke onderzoeksvragen van dit onderzoek? En op welke manier worden data verzamelend ten behoeve van dit onderzoek? Als dit nu nog niet bekend is, wanneer wordt het onderzoekskader bepaald en gestart met het onderzoek?	Het landelijke Expertisepunt Windenergie en Gezondheid - een samenwerking van oa RIVM en GGD - zorgt ervoor dat de wetenschappelijke kennis op dit punt actueel is en publiceert elke 3 maanden een overzicht van relevante inzichten en onderzoeken. Zodra er meer bekend is over de vervolgonderzoeken n.a.v. RIVM rapport "verkenning van opties voor gezondheidsonderzoek rond windturbines" informeren wij u. Nieuwe inzichten worden waar nodig meegenomen in de vergunningverlening voor windturbines en geborgd in de gezondheidseffectscreening	Suzanne van Noort	Rosan Kocken/ Jeroen Olthof	Leefomgeving	
4	VVD	Bas de Wit	26	2.1	Uit het financieel kader voor de energietransitie is niet op te maken waar het budget t/m 2027 specifiek voor wordt gebruikt (bijvoorbeeld gerelateerd aan de genoemde maatregelen op pagina 24-25). Kan een onderliggende specificatie gestuurd worden van de baten en lasten van de tabel op pagina 26 inclusief toelichting op de deze specificatie (waarom bepaald bedrag voor bepaald uitgavencategorieën?).	Naast het structurele budget van EUR 11 miljoen voor 2024, zijn ook de reserves opgenomen vanuit het vorige coalitie-akkoord waar reeds een aantal regelingen aan gekoppeld zijn op basis van genomen besluiten in vorige coalitie. Zoals o.a. energiebesparing bedrijven terreinen, verduurzamen gebouwde omgeving en bevorderen van aardwarmte. Tijdens de eerste begrotingswijziging moet gekeken worden of er nog aanspraak gemaakt moet worden op de bestaande reserves dit hangt af van nog uit te werken plannen die in 1ste begrotingswijziging verder geconcretiseerd zullen zijn. Specifieke uitwerkingen zullen op basis van het nieuwe coalitieakkoord worden uitgewerkt.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
5	VVD	Jeroen Boer	52	4.4	Op pagina 52 wordt verwezen voor beleidsdoel 4.4 Infrastructuur verduurzamen en verbeteren naar de Brede Basismonitor. Daar lezen we dat de regio Zaanstreek-Waterland met 76 procent het laagst scoort qua gemiddelde vertraging in de spits . Binnen deze regio worden van de 76 provinciale wegen er 16 als matig en 2 als slecht beoordeeld. Waar zien we in deze begroting extra aandacht/ geld voor de regio om deze score te verbeteren?	Deze informatie is te vinden in het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI). Hierin zijn per regio de lopende en geplande projecten weergegeven. In de regio Zaanstreek Waterland worden bijvoorbeeld momenteel verbeteringen aangebracht op de N247.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
6	VVD	Jeroen Boer	45	4.1	We lezen dat we de verkeersveiligheid willen verbeteren in Noord-Holland. Ook lezen we in de Brede Basismonitor dat "Na een decennialange daling neemt het aantal fatale verkeersongevallen in de provincie sinds 2013 weer licht toe." Welke specifieke projecten / maatregelen gaan we nemen om een daling van fatale verkeersongevallen weer te realiseren?	De provincie realiseert samen met de gemeenten, politie en maatschappelijk partijen continu projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren. We voeren infrastructurele projecten uit op provinciaal areaal, zoals snelheidsremmers bij fietsoversteken, het veiliger maken van bermen of kantmarkering op fietspaden. En we geven subsidie aan gemeenten, zodat zij dit ook op hun infrastructuur kunnen doen. We zetten in op gedragsinterventies, zoals verkeerseducatie aan scholieren, campagnes over o.a. fietsverlichting & afleiding in het verkeer en cursussen voor veilig fietsen voor oudere fietsers. En we maken afspraken met de politie over handhavingprioriteiten en het koppelen van handhaving aan specifieke campagnes. Met deze combinatie van infrastructurele, gedrag en handhavingsmaatregelen willen we het aantal fatale verkeersongevallen zoveel mogelijk laten dalen.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
7	VVD	Jeroen Boer	50	4.4	In het coalitieakkoord is op opgenomen dat we het goederenvervoer over water gaan stimuleren, aangezien dit kan bijdragen aan het ontlasten van het wegennet. Ook in de elektrificatie van het vervoer over water gaan we investeren. Op pagina 50 infrastructuur verbeteren, verduurzamen lees ik niets over deze doelen. Kunt u dat verder toelichten?	De maatregelen die wij nemen om goederenvervoer over water te stimuleren, zijn opgenomen in de Agenda Slimme en Schone Logistiek, die door PS is vastgesteld. De uitvoering van deze agenda is in de begroting opgenomen op pagina 45, in het hoofdstuk Realiseren Perspectief Mobiliteit.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
8	VVD	Jeroen Boer	102	§ 3.2	We zien dat de Variabel onderhoud wegen flink afloopt Van E 27,3M in 2024 naar 10,4M in 2027. Kunt u verklaren waarom de investeringen in onderhoudskosten zo aflopen? Doen we minder? Stellen we projecten uit?	Deze afname is grotendeels een schijnbare afname. Variabel onderhoud programmeren we meerjarig waarbij delen pas korter van tevoren geprogrammeerd worden waardoor het huidige beeld nog niet compleet is. De verwachting is dus niet dat er veel minder wordt uitgegeven in de jaren en er worden ook geen projecten uitgesteld.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
9	VVD	Jeroen Boer	121	§ 3.2	Op pagina 121 zien we dat we nog financieel betrokken zijn bij SolaRoad B.V. Is er door PS al een besluit genomen of/ en zo ja wanneer we deze betrokkenheid gaan beëindigen? Wanneer kunnen we zo'n besluit verwachten?	De rol van aandeelhouder is een bevoegdheid van GS. Op basis van de kadernota verbonden partijen wordt bepaald op welke manier PS betrokken worden.	Wim Voordenhout/Florien Goosens	Rosan Kocken	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
10	VVD	M. Poot	Bijlage opcenten		'Voor oa kampeerauto's geldt kaarttarief'. Voor welke categorien geldt dit nog meer? 'Voor andere categorieën weggebruikers zoals bestelbusjes, etc. worden geen provinciale opcenten geheven'. Waarom is dit eigenlijk zo? is dit landelijke regelgeving?	Het bijzondere tarief van 25% geldt voor de volgende categorieën (zie onderstaande opsomming). In de Provinciewet (artikel 222) is opgenomen dat opcenten alleen worden geheven over personenauto's en motorrijwielen. De definities daarvan zijn vastgelegd in artikel 2 en 3 van de wet op de Motorrijtuigenbelasting. Een kampeerauto, een kampeerauto die bedrijfsmatig wordt verhuurd, een kampeerauto: ik wil geen gebruik (meer) maken van de overgangsregeling voor oldtimers, een motorrijtuig dat is ingericht voor het vervoer van paarden en uitsluitend niet-beroepsmatig wordt gebruikt voor de paardensport, een motorrijtuig dat wordt gehouden en gebruikt door een kermis- of circusexploitant, een motorrijtuig dat is ingericht als wektuig, een motorrijtuig dat ingericht is als werkplaats, een rijdende winkel.	Niels Meijer	Esther Rommel	Bestuur	
11	VVD	Pieter Dijkman	65	5.5	Wat zijn de gevolgen voor het tijdpad van de PPLG als gevolg van de tussentijdse 2e kamer verkiezingen? Welke gevolgen zou dit kunnen hebben voor de meerjaren begroting?	Het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) is niet controversieel verklaard. Dat betekent de minister verder kan met dit dossier. Het PPLG is de Noord-Hollandse uitwerking van het NPLG. Door de verkiezingen zijn er wel een aantal onzekerheden zoals bijvoorbeeld over het transitiefonds. De Eerste Kamer heeft dit onderwerp nog niet behandeld. Het tijdspad van het PPLG behoeft bijstelling omdat er bij het Rijk vertraging is opgetreden in de toetsing van de provinciale plannen door kennisinstellingen en Ecologische Autoriteit. Over de aanpassing van het tijdspad zijn we in gesprek met het ministerie van LNV.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
12	VVD	Pieter Dijkman	80	7.1	U stelt dat nog niet alle incidentele middelen beschikbaar zijn gesteld omdat de taakstelling nog moet worden ingevoerd. Is het behalen van de taakstelling voorwaardelijk voor het beschikbaar stellen van de incidentele middelen? En wanneer verwacht u de taakstelling te hebben ingevuld?	Wij zijn voornemens om bij de kaderbrief 2025 met een voorstel te komen voor de invulling van de taakstelling op de incidentele en structurele middelen.	Mirjam Luimstra	Esther Rommel	Bestuur	
13	VVD	Pieter Dijkman	85	§ 3.1	1. De nettoschuld quote verslechtert naar 243% in 2027. De signaalwaarde rood is 130%. Welke maatregelen worden genomen om deze begrote verslechtering tegen te gaan? 2. Wanneer verwacht u weer te kunnen voldoen aan de wenselijk norm van <100%	De verslechtering van de nettoschuldquote is de resultante van de geprognosticeerde balans (4.3.1.2). In deze balans is op basis van de onbenutte ruimte op de kapitaalslasten een hoge investering in vaste activa opgenomen, hiertegen over staat een toename van de overlopende passiva waardoor de nettoschuldquote aanzienlijk stijgt. Dit hoge investeringsbedrag is het gevolg van de rekenmethode die wij conform voorgaande jaren hanteren. Wij constateren nu dat deze methode hierdoor tot een irreëel bedrag heeft geleid als gevolg waarvan de nette schuldquote sterk toeneemt. Bij hantering van reële investeringsbedragen vertoont de nettoschuldquote de komende jaren ook een stijging maar zal deze nog wel onder de 130% blijven. In 2024 zullen wij de rekenmethode die tot op heden gehanteerd werd en bijbehorende kaderstelling opnieuw bekijken.	Jean Bierhuizen/ Martijn van Eijnatten	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
14	VVD	Pieter Dijkman	105	§ 3.3	Het lijkt erop dat het renteresultaat constant wordt gehouden terwijl de schuld fors toeneemt. Hoe verklaart u dat ?	Dit ligt aan het feit dat voor de berekening van de schulden een andere methodiek gehanteerd wordt dan voor de berekening van het renteresultaat. Aan de geprognosticeerde schuldpositie ligt het ambitieniveau op het gebied (met name) investeringen ten grondslag. Het renteresultaat hebben we berekend op basis van ervaringscijfers. Het gevolg hiervan is dat er in de huidige begroting geen directe koppeling te maken is tussen beide grootheden. Wij erkennen dat dit geen optimale situatie is en werken aan een voorstel om deze, in samenhang met andere kengetallen die hun basis in de balans hebben, beter op elkaar te laten aansluiten.	Edwin van der Schaaf	Esther Rommel	Bestuur	
15	VVD	Pieter Dijkman	162	H4.	De materieel vaste activa stijgen in de komende periode met 1,3 miljard ruim 300 miljoen per jaar. De reserves nemen zelfs af in deze periode. Wat opvalt is dat de overlopende passiva met een miljard stijgt. Ofwel de lange termijn investeringen worden met korte schulden gefinancierd. 1. Waarom consolideert u niet een groter aandeel van de kortlopende schulden? 2. Welk effect zou 1 hebben voor het renteresultaat en begrotingsresultaat? 3. Current en quick ratio is negatief. U kunt feitelijk niet meer voldoen aan de verplichtingen op korte termijn. Hoe gaat u dit probleem oplossen?	Zoals aangekondigd in onze brieven aan PS van 22 maart en 23 juni jl. werken wij momenteel aan het versterken van ons treasurybeleid. Onderdeel daarvan is tevens het stellen van de kaders om een goede afweging te maken over de wijze van financiering. Wij zijn voornemens om zoals u zelf suggereert een deel van de kortlopende schulden om te zetten naar lange termijnschulden. Daarmee zouden we een stijging van rentelasten kunnen beperken. Bij het besluit tot het aantrekken van langlopend vreemd vermogen nemen wij ook de prognoses van de ontwikkeling van de current en quick ratio mee om te zorgen dat ook deze indicatoren weer binnen de marges van het aanvaardbare komen.	Mirjam Luimstra	Esther Rommel	Bestuur	
16	VVD	M. Poot	16	1.1	De provincie (laat) BiBob onderzoeken uitvoeren. Hoeveel worden er jaarlijks uitgevoerd in de afgelopen 5 jaar?	2023: 90 tot nu toe 2022: 170 2021: 188 2020: 146 2019: 80 2018: 93	Alexander Dalenoort	Arthur van Dijk	Bestuur	
17	VVD	M. Poot	18	1.2	'Inzet van regiemanagement..'. Wat behelst dit en wat zijn de resultaten de afgelopen jaren?	In Noord-Holland werken we met negen deelregio's en de regiomanagers fungeren als verbindingsofficier. Zij zijn het ambtelijk aanspreekpunt voor de Noord-Hollandse gemeenten en regionale partners en zij zorgen ervoor dat de contacten tussen de regio én de provincie op de inhoudelijke dossiers goed worden gelegd. Deze werkwijze past ook bij het streven om gebiedsgericht te werken en aandacht te hebben voor alle regio's in onze provincie. De afgelopen jaren zijn er ontmoetingen georganiseerd tussen GS en bestuurders uit de regio of van waterschappen. Ook is gewerkt aan het verkennen, maken, monitoren of actualiseren van regionale samenwerkingsagenda's. Voor twee bestuurlijke regio's is een samenwerkingsagenda vastgesteld (Zuid-Kennemerland en de Kop van Noord-Holland) en voor de Gooi&Vechtstreek wordt een vernieuwde Samenwerkingsagenda voor 2023-2027 opgesteld	Coby Riensema	Arthur van Dijk	Bestuur	https://www.noord-holland.nl/Bestuur/Regio_s

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
18	VVD	M. Poot	20	1.3	'Commissaris organiseert jaarlijks netwerkbijeenkomst over veiligheidsthema's'. Wat waren de onderwerpen van de afgelopen netwerkbijeenkomsten en wat was de uitkomst?	De commissaris organiseert twee keer per jaar een Bestuurlijk Overleg Veiligheid en Crisisbeheersing (BOVC). Het BOVC is een publiek-privaat bestuurlijk netwerk waarin de bestuurders van de belangrijkste overheden, vitale sectoren en grote risicovolle bedrijven vertegenwoordigd zijn. Het netwerk is bedoeld om de relevante partners regelmatig met elkaar in contact te brengen en kennis en ervaringen uit te wisselen, zodat zij elkaar op cruciale momenten snel weten te vinden. Het hoofdthema van de bijeenkomst in maart was de aanpak van ondermijnende criminaliteit door gemeenten. In december vindt de tweede bijeenkomst van 2023 plaats. Vaste deelnemers aan het overleg zijn de voorzitters van de veiligheidsregio's, de dijkgraven van de in Noord-Holland gelegen waterschappen, directeuren van o.a. PWN, Waternet, Liander, ProRail, NRG Petten, TAQA Energy Tata Steel IJmuiden en Schiphol en vertegenwoordigers van RWS, Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Defensie, OM, Inspectie voor de Gezondheidzorg en Jeugd (IGJ), NVWA en de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.	Alexander Dalenoort	Arthur van Dijk	Bestuur	
19	VVD	M. Poot	96	§ 3.2	De solvabiliteit neemt de komende jaren af. Wat hanteert u als gezond percentage en hoe beoordeeld u de afnemende solvabiliteit?	Er is geen standaard norm voor solvabiliteit vastgesteld voor de provincie. Wel zijn er voor decentrale overheden zogenoemde signaalwaardes. Voor de solvabiliteit is deze: categorie A groen (>50%), categorie B oranje (20-50%) en categorie C rood (< 20%). De provincie streeft naar een gezonde financiële positie. Als gevolg van de gehanteerde rekenmethode laat de begroting een grotere daling zien in de solvabiliteit dan dat de werkelijke verwachting is. Een daling van het percentage is echter niet uitgesloten de komende jaren.	Jean Bierhuizen/ Martijn van Eijnatten	Esther Rommel	Bestuur	
20	VVD	M. Poot	98	§ 3.1	De structurele exploitatieruimte op pagina 98 is net hetzelfde als op pagina 99? Wat zijn hierin de verschillen?	De berekende exploitatieruimte zoals getoond in de tabel op pagina 98 en in de samenvatting op pagina 85 zijn correct. Er zit 1% punt tussen deze tabellen en de tabel op pagina 99. De structurele exploitatieruimte in deze tabel is niet correct. Dit komt door een aanpassing van een incidentele getypeerde post in een structurele post. De update is helaas niet verwerkt in tabel 99. Dit heeft geen effect op de andere getoonde kentallen. Die kentallen komen overeen met de andere tabellen.	Koen Pruymboom	Esther Rommel	Bestuur	
21	JA21	Kelly Uiterwijk	8	3.1	Waarom zijn er in 2024 incidenteel 450.000 euro geraamd voor asielkosten? Waarom is dit incidenteel en wat gaat er met dit geld gerealiseerd worden?	Dit bedrag is bedoeld ter uitvoering van de taken waarvoor uw Staten in de brief van 15 juni 2023 (2043601/2043613) zijn geïnformeerd. Het gaat hier onder andere om personele capaciteit ter ondersteuning van de provinciale regietafel asielopvang, taken gerelateerd aan RO- en woonbeleid, en eventuele ruimtelijke onderzoeken. In afwachting van de komst van de Spreidingswet en het nieuwe kabinet worden voor deze taken structurele middelen vanuit het Rijk voorzien. Om die reden gaat het hier om een incidenteel bedrag	Manon Sernee/ Yannick Sonne	GS	Ruimte	
22	JA21	Kelly Uiterwijk	13	2.2	We lezen dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren verbetert. Geldt dit voor alle regio's in Noord-Holland evenredig?	Nee, dit geldt niet voor alle regio's in gelijke mate.	Henk Fernee	Jeroen Olthof	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
23	JA21	Kelly Uiterwijk	16	1.1	Is het mogelijk een uitsplitsing te krijgen van de gelden onder 2.3? Hoeveel geld gaat er naar inwonersparticipatie, hoeveel naar het scholierenprogramma, hoeveel naar grote communicatiacampagnes, hoeveel naar Pride en hoeveel naar Keti Koti?	Op dit moment is daar nog geen precieze uitsplitsing van gemaakt. Eind 2023 wordt de nieuwe communicatiestrategie 2024-2027 vastgesteld door Gedeputeerde Staten en aangeboden aan Provinciale Staten. Op basis van deze strategie wordt de precieze verdeling van dit budget bepaald.	Otte Beeksma	Arthur van Dijk	Bestuur	
24	JA21	Kelly Uiterwijk	22	1.4	We zien een fors verschil tussen 2023 en 2024. In 2023 komt dat onder meer door de cofinanciering van EU-projecten. Worden dit soort projecten de komende jaren niet verwacht?	De uitvoeringsregeling 'Subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023' is op 5 september 2023 door GS vastgesteld met een subsidieplafond van 2.623.000 euro. De regeling loopt van 03-10-2023 tot en met 22-12-2026 (het einde van de huidige begrotingsperiode van de Europese Unie). De uitvoeringsregeling is begroot in 2023, maar wordt bij onderbesteding overgeheveld naar de volgende jaren. Hiermee verwachten we dus ook de komende jaren EFRO en JTF projecten te kunnen cofinancieren.	Michiel de Graef	Esther Rommel	Bestuur	
25	JA21	Kelly Uiterwijk	24	2.1	Wat zijn de kosten en de werkzaamheden van een windkwartiermaker?	De werkzaamheden van de windkwartiermaker zijn allen gericht op ondersteuning van gemeenten zodanig dat de uitvoering van windzoekgebieden tot versnelling komt. Dat varieert per traject wat nodig is; afstemming met buurgemeenten, benodigde participatietrajecten, krachtenveld in beeld brengen etc. De kosten zijn afhankelijk van de werkzaamheden. Momenteel is de inzet van de windkwartiermaker 1 dag per week	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
26	JA21	Kelly Uiterwijk	26	2.1	Zijn de kosten voor klimaataanpak structureel ingeboekt voor deze coalitieperiode of ook na 2027?	Voor deze coalitieperiode is er structureel budget beschikbaar. In principe is dit ook zo voor na 2027 echter besluitvorming is voor de volgende coalitie.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
27	JA21	Kelly Uiterwijk	27	2.2	Welke nieuwe dilemma's geven de energietransitie en woningbouw voor de gezondheid?	Dit is geen technische vraag.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
28	JA21	Kelly Uiterwijk	28	2.2	Is er in het nieuwe actieplan geluid ook aandacht voor Laag Frequent Geluid (LFG)?	Een nieuw actieplan geluid moet nog worden opgesteld. Dit zal in 2024 gebeuren. De afweging wat daarin een plek krijgt wordt ook pas dan gemaakt. Laag Frequent Geluid een plek geven in het actieplan zal overigens complex zijn. Er zijn nog geen indicatoren voor laag frequent geluid opgesteld door het RIVM. Er is beperkt onderzoek naar gedaan en het is moeilijk om LFG te meten en om een LFG-bron te lokaliseren. Er bestaat bovendien geen specifieke wet- en regelgeving voor LFG in Nederland.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
29	JA21	Kelly Uiterwijk	44	4.1	Welk percentage van doorfietsroutes is op dit moment subsidieerbaar?	Op alle doorfietsroutes die door PS zijn vastgesteld in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is subsidie mogelijk. Op dit moment is de subsidie op doorfietsroutes binnen PNH-gebied 90% van de uitvoeringskosten (via de subsidieregeling kleine infrastructuur). Voor gemeenten die vallen binnen vervoerregiogebied heeft de VRA een subsidieregeling voor doorfietsroutes.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
30	JA21	Kelly Uiterwijk	50	4.4	Wat zijn de extra kosten die gemaakt worden om projecten duurzaam en circulair te bouwen?	De extra kosten die tot op noch toe gemaakt zijn bedragen 3%.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
31	JA21	Kelly Uiterwijk	50	4.4	Wat is de reden om duurzaamheid als belangrijkste criterium te selecteren bij vervangingsprojecten van noodzakelijke oeververvangingsprojecten?	We vervangen oevers op basis van noodzakelijkheid. De mate van noodzakelijkheid is gebaseerd op veiligheidsaspecten en andere vervangingscriteria zoals kwaliteit en leeftijd van de oeverbeschoeiing. In het kader van het oeverprogramma werken we hierin meerjarig samen met dezelfde aannemer. Bij deze samenwerking is het kwalitatief instandhouden van de vaarwegen dus het belangrijkste criterium, binnen de financiële kaders. Daarnaast zijn in deze samenwerking de drie hoofdambities duurzaamheid, stakeholderstevredenheid en beheersing conditioneringsrisico's* leidend, uiteraard binnen de geprogrammeerde (IMPI) en door PS vastgestelde financiële kaders. Het is dus niet zo dat duurzaamheid het belangrijkste criterium van de noodzakelijke vervanging is. * Inhoudelijk en vooral procesmatig beheersen van de conditioneringsaspecten voor projecten in het programma, inclusief aanvullende eisen/randvoorwaarden t.o.v. klanteisen-specificatie vanuit vergunningen (in het bijzonder van de waterschappen).	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
32	JA21	Kelly Uiterwijk	56	5.1	De geraamde uitgaven die ten laste komen van de reserve groen zijn slechts opgenomen tot 2025 vanwege uitputting van de reserve. Hoe ziet dit na 2025 eruit? Wordt er minder beleid uitgevoerd of wordt er elders naar dekking gezocht?	Er wordt gezocht naar aanvullende dekking vanuit het transitiefonds van het Rijk. Het Rijk houdt in het transitiefonds rekening met een indicatief budget voor Noord-Holland van 0,8 mld. Via het indienen van Provinciaal programma landelijk gebied (PPLG) en concrete maatregelpakketten verwachten we de komende jaren een substantiële Rijksbijdrage ten behoeve van de opgaven die we in het landelijk gebied uitvoeren zoals beschreven in het PPLG.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
33	JA21	Kelly Uiterwijk	59	5.2	2025 is het laatste jaar van de toegekende middelen voor aanpak stikstofopgave. Hoe is dit na 2025 geregeld?	Het thematisch programma stikstofaanpak Noord-Holland heeft geen eigen programmabegroting, maar maakt qua capaciteit gebruik van beschikbaar gestelde capaciteit uit diverse directies en voor investeringen en onderzoek uit de toedeling van middelen opgevoerd door de desbetreffende beleidssectoren (natuur, economie etc.). De Omgevingsdienst-Noord-Holland Noord (uitvoering Wnb) heeft een eigen lijn van opdrachtgeverschap inclusief financiën en dat gaat ook op voor de financiële bijdragen in IPO-verband.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
34	JA21	Kelly Uiterwijk	64	5.5	Worden er aanpassingen verwacht aan het NPLG, omdat er onduidelijkheid is over de middelen vanaf 2025?	Het is bij ons niet bekend of er aanpassingen in het NPLG zijn voorzien door het Rijk.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
35	JA21	Kelly Uiterwijk	67	5.6	De reserve duurzame landbouw is in 2022 leeg. In 2023 is echter nog 800.000 euro aan lasten geraamd. Uit welke pot worden deze betaald?	Er is in 2022 onttrokken uit de reserve duurzame landbouw. Middels een uitgestelde intentie (UI) zijn er regelingen verschoven naar 2023.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	
36	JA21	Kelly Uiterwijk	70	6.1	Er zit best een groot risicobedrag aan de ROM InWest. De ROM is in 2021 opgericht. Volgt er binnenkort een evaluatie van de werking van het ROM?	Er staat geen evaluatie gepland. Er zal op enig moment een evaluatie gaan plaatsvinden, wij bespreken met de andere aandeelhouders op welk moment dit zal zijn.	Michiel de Graef	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
37	JA21	Kelly Uiterwijk	73	6.2	Kunt u toelichten wat voor onderzoek er is naar het onder water zetten van polders ten behoeve van natuur en in welke gebieden deze onderzoeken plaats vinden?	In het Uitvoeringsprogramma 'Hollandse Waterlinies 2022-2025 Noord-Holland' is het voornemen opgenomen om nader te onderzoeken welke polders mogelijk onder water gezet kunnen worden t.b.v. natuurontwikkeling. Het gaat hier om het signaleren van kansen waar polders, behorende bij het inundatiesysteem van de Hollandse Waterlinies, mogelijk een deel van het jaar genundeerd kunnen worden en zodoende een bijdrage leveren aan zowel het zichtbaar maken van de werking van het inundatiesysteem als een bijdrage leveren aan natuurontwikkeling. Hiervoor is geen lopend onderzoek opgezet, maar gaat het om het signaleren van kansen en deze dan stimuleren/aanjagen. Op dit moment vindt er jaarlijks een inundatie plaats van de polders rondom Fort bij Krommeniedijk, wat ook een meerwaarde heeft voor de (weide)vogels aldaar.	Michiel de Graef	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
38	JA21	Kelly Uiterwijk	74	6.3	Gaan de regionale voorzieningenakkoorden gemeenten dwingen voorzieningen in stand te houden?	De gedachte achter de regionale voorzieningenakkoorden is om in gesprek met gemeenten te verkennen hoe we afspraken kunnen maken om het voorzieningenniveau in regio's op peil kunnen houden zodat de leefbaarheid wordt versterkt. Hoe dit precies ingevuld gaat worden, moet nog verder worden uitgewerkt. In ieder geval zal samenwerking met gemeenten daarbij centraal staan en niet dwang.	Michiel de Graef	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
39	JA21	Kelly Uiterwijk	94	§ 3.1	De algemene reserve komt 10% onder de norm die opgenomen is in de financiële verordening. Wat zijn de consequenties van het niet voldoen aan de eigen financiële verordening?	Hieraan zijn geen consequenties verbonden. Conform de verordening is de 25% norm op grond van de meest recente jaarrekening. Geconstateerde afwijking in de begroting is op begrotingsbasis. Tevens constateren wij dat gezien de geringe omvang van de afwijking in combinatie met de hoogte van de ratio voor het weerstandsvermogen (ad 3,8), er vooralsnog geen actie noodzakelijk is. Wij houden het niveau van de algemene reserve en de normen die daarop van toepassing zijn gedurende het jaar in de gaten. Indien bij de jaarrekening 2023 sprake is van een ontoereikende reserve, zal conform de verordening een voorstel worden voorgelegd aan provinciale staten.	Jean Bierhuizen/ Martijn van Eijnatten	Esther Rommel	Bestuur	
40	JA21	Kelly Uiterwijk	98	£ 3.1	Bij het kengetal voor de structurele exploitatieruimte wordt gesteld dat er elk sprake is van een positief percentage. In 2024 is het percentage echter 0%. Kunt u dat toelichten?	De structurele exploitatieruimte zet de structurele baten en lasten af tegen de totale baten. In absolute zin blijft er van de structurele baten 3 miljoen over in 2024 na structurele toevoegingen en onttrekkingen in de reserves. Dit komt neer op 0,470% van de totale baten. Door afronding komt het getal op 0% te staan.	Jean Bierhuizen/ Martijn van Eijnatten	Rosan Kocken	Bestuur	
41	JA21	Kelly Uiterwijk	121	§ 3.5	Wat is de reden van het fors lagere resultaat van SolaRoad B.V. in 2022 ten opzichte van 2021?	Het resultaat is in 2022 (€-108.019) beter dan in 2021 (€- 163.572). Wel is het zo dat Solaroad nog relatief weinig inkomsten heeft waardoor de kosten hoger zijn dan de baten en het eigen vermogen is afgenomen.	Wim Voordenhout/Florien Goosens	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
42	CDA	Dennis Heijnen	34	3.1	Er wordt melding gemaakt dat de provinciale rol van beoordelen en toetsen van gemeentelijke ruimtelijke plannen vervalt, maar dat de provincie de doorwerking en borging van de belangen wel monitort. Wat betekent dat de in de praktijk voor bijvoorbeeld bouwplannen van gemeenten?	Wij geven invulling aan een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingswet: het geven van vertrouwen. Wij vertrouwen erop dat de gemeenten zich houden aan de wetgeving, zoals de Omgevingsverordening NH2022. Mocht er desondanks een plan door een gemeente in procedure worden gebracht dat strijdig is met onze verordening dan verwachten wij dat de gemeente ons vroegtijdig hierover informeert, zodat wij ons wettelijk instrumentarium van zienswijze, beroep instellen of reactieve interventie kunnen inzetten ter borging van het in geding zijnde provinciaal belang. De monitoring wordt nog opgezet, waarbij gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheden van het Digitaal Systeem Omgevingswet (DSO) per 1 januari 2024. In de praktijk moet blijken welke wijze van monitoring effectief en efficiënt is. Via een signaleringssysteem kunnen bijvoorbeeld relevante bouwplannen in BPL worden gevolgd.	Silvia van der Meij	Esther Rommel	Ruimte	
43	CDA	Dennis Heijnen	37	3.2	Bij doel 3.1 staat dat de provincie start met 1 of 2 pilots op het gebied van actief grondbeleid (bij wonen). Hoeveel middelen zijn hiervoor beschikbaar? Waar is hiervoor de financiële onderbouwing te vinden. Bij paragraaf 3.6 Grondbeleid op pagina 129 wordt geen melding gemaakt van grondbeleid ten behoeve van woningen. Ontbreekt dat daar?	Voor de 2 pilots is 2 maal € 10 mln beschikbaar. De rentelasten zijn terug te vinden op de begroting van jaarlijks € 300.000. Het is nog niet opgenomen in paragraaf 3.6 Grondbeleid, omdat de manier waarop we dit gaan doen nog verder moet worden uitgekristaliseerd.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
44	CDA	Dennis Heijnen	80	7.1	In het coalitieakkoord wordt voor 136,1 miljoen aan incidentiele middelen beschikbaar gesteld, waarvan 40 miljoen uit een taakstelling. Hoe is de taakstelling verwerkt in de begroting. Wat is de opbouw van de reserve ‘coalitieakkoord’? Is de taakstelling in mindering gebracht op de reserve ‘coalitieakkoord’. Het lijkt nu dat alleen de investeringen in de begroting zijn opgenomen, maar de taakstelling niet. Klopt dat?	De taakstelling van 40 miljoen is nu nog niet verwerkt in de begroting. Dit is het bedrag dat via herallocatie vanuit de (bestemmings)reserves moet komen. Hiervoor is in deze begroting nog geen voorstel gedaan. Wij zijn voornemens om dit voorstel bij de kaderbrief 2025 aan u voor te leggen. De beoogde opbouw van deze reserve is het restant van de middelen uit het EHDF, aangevuld met de positieve begrotingssaldi van de jaren 2023-2025 en de ombuigingen uit de bestemmingsreserves à eur 40 miljoen. De taakstelling op de structurele budgetten is wel opgenomen in de begroting onder '7.1.8 stelposten' (blz. 78 e.v.)	Mirjam Luimstra	Esther Rommel	Bestuur	
45	CDA	Dennis Heijnen	94	§ 3.1	De algemene reserve komt bijna 10 miljoen onder de 25% norm te liggen. Er wordt aangegeven dat dit in strijd is met de financiële verordening. Ook wordt aangegeven dat er nu geen actie nodig is. Geeft de financieel verordening de ruimte om (tijdelijk) af te wijken van de 25% norm? Zo ja, hoe staat dat verwoord in de financiële verordening?	Conform de verordening is de 25% norm op grond van de meest recente jaarrekening. Geconstateerde afwijking in de begroting is op begrotingsbasis. Heel formeel is er daardoor nog geen sprake van een afwijking ten opzichte van de verordening. Indien bij de jaarrekening 2023 sprake is van een ontoereikende reserve, zal conform de verordening een voorstel worden voorgelegd aan provinciale staten.	Jean Bierhuizen/ Martijn van Eijnatten	Esther Rommel	Bestuur	
46	CDA	Dennis Heijnen	104	§ 3.3	Er wordt aangegeven dat de bevoegdheid voor het aantrekken van geldleningen met een looptijd langer dan 3 maanden bij Gedeputeerde Staten ligt. Waar is dat vastgelegd? Hebben PS geen rol bij het aantrekken van geldleningen?	Dit is in lijn met het financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2020 en de hierbij geldende mandaatregeling. Wij zijn momenteel bezig met het actualiseren van het financieringsstatuut en de bijbehorende (onder)mandaatregeling.	Edwin van der Schaaf	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
47	CDA	Willemien Koning	34	3.1	Aangaande Transformatie bouwpercelen in buitengebied. •Hoe wordt ervoor gezorgd dat deze transformatie de omliggende agrarische bedrijven niet gaat beperken bij de uitvoer van hun activiteiten? •Hoe worden gemeentes meegenomen bij het aanpassen van het beleid aangaande de transformatie van bouwpercelen in het buitengebied? •Komt er een aansluiting op OV voor de nieuwe bewoners van het buitengebied die gaan wonen op de getransformeerde agrarische bedrijven?	1) Door het handhaven van de voorwaarde in de OVNH2022 dat: 'de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt'. 2) Uitgangspunt is dat wij gemeenten meenemen in het aanpassen van het beleid aangaande de transformatie van bouwpercelen in het buitengebied. Op welke wijze dat plaatsvindt wordt nog uitgewerkt als onderdeel van de aanpak om te komen tot ons voorstel aan PS. 3) Door de zeer verspreide ligging van de getransformeerde agrarische bedrijven in het buitengebied en de beperkte aantallen woningen zal meestal niet worden voldaan aan de vereisten die gelden voor een aansluiting op OV.	Marco Berkhout/ Rien Wezenberg	Esther Rommel	Ruimte	
48	CDA	Willemien Koning	55	5.1	Waarom wordt PNN vanaf 2025 in PPLG opgenomen? Waarom niet eerder of later?	Het PPLG wordt het nieuwe integrale beleidskader voor het landelijk gebied waarin we zoveel mogelijk afzonderlijk beleid – waaronder het PNN - willen laten opgaan. Eerder kon niet omdat het PNN in november in Provinciale Staten moet worden behandeld om de koppeling met de provinciale begroting te leggen. Het vastgestelde PNN verwerken we in het ontwerp-PPLG. Voor volgende edities van het PPLG streven we naar volledige integratie.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
49	CDA	Willemien Koning	55	5.1	Handelt over realiseren NNN. Kunt u korte update geven van stand van zaken rond realiseren NNN in Kennemerland Zuid-binnenduinrand. Is daar overeenstemming met grondeigenaren of is daar bijstelling mogelijk van natuurdoelen?	We werken met belanghebbenden samen aan de opgaven uit het PPLG, waaronder de realisatie van het NNN. In lijn met het coalitieakkoord zetten we ons binnen het gebiedsproces in om tot evenwichtige plannen te komen, waarbij de samenwerking met grondeigenaren en ondernemers onze volle aandacht heeft. We betrekken hen bij onderzoeken, zoals een hydrologische studie, die nodig zijn om onze natuurdoelen te concretiseren. Bijstelling van natuurdoelen is nu niet aan de orde.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
50	CDA	Willemien Koning	55	5.1	Wat willen we bereiken - Doelstellingen zijn onder andere 1800 hectare extra bos, 4244 ha nog te realiseren NNN en daarnaast lopen nog vele ruimtelijke opgaven. Tijdens de technische briefing over de NOVEX werd opgemerkt dat er in totaal circa 23% meer ruimte nodig is in Noord-Holland dan de beschikbare ruimte in onze provincie. Technisch gezien zijn onze ambities groter dan de beschikbare ruimte. •Kunt u een overzicht geven van de benodigde ruimte voor de ambities en diverse opgaven en de beschikbare ruimte in Noord-Holland. •Kunt u daarbij aangeven welke opgaven wettelijk verplicht zijn en wat de aanvullende ambities vanuit onze provincie zijn.	De ruimtelijke vertaling is nu nog niet volledig te maken. Het proces van het Ruimtelijk Voorstel dat momenteel loopt zal dit inzicht gaan bieden. Voor het PPLG is op blz 17 in schema 2 de actuele stand van de nieuwe ruimtelijke opgaven die uit het PPLG voortvloeien opgenomen.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
51	CDA	Willemien Koning	56	5.1	Reserve Groen vanaf 2025 negatief wat niet toegestaan is. •Wat zijn mogelijkheden om hier een oplossing voor te vinden? Kunt u diverse scenario's delen? •Wordt ook gekeken naar bijstellen van ambities? •Is het toegestaan om een begroting vast te stellen met daarin doelstellingen voor groen waar geen geld voor beschikbaar is?	Er wordt gezocht naar aanvullende dekking vanuit het transitiefonds van het Rijk via het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (zie antwoord op vraag 32). De komende maanden vinden hierover gesprekken plaats met het Rijk. Hierbij is het de insteek om de ambitie uit het PPLG overeind te houden. We stellen geen maatregelen vast in de begroting als de dekking daarvoor nog niet rond is. (check Ron/Rudi)	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
52	D66	Emre Kanik	24 en ver der	2.1	In het coalitieakkoord staat: 'We merken dat lokale energiecoöperaties kunnen bijdragen aan het draagvlak voor de energietransitie. We zien dat enthousiasme van bewoners vaak vastloopt in bijvoorbeeld de wirwar van procedures en een gebrek aan startkapitaal. We willen dit soort organisaties stimuleren en ondersteunen met kennis en begeleiden bij de zoektocht naar financiële mogelijkheden. Hiervoor zullen we het Servicepunt Duurzame Energie uitbreiden.' Ik kan hier echter niets over terugvinden in de begroting. Met welke bevoegdheden is het GS van plan het servicepunt uit te breiden en waar kan ik vinden hoeveel hiervoor op de begroting is gereserveerd?	De werkzaamheden van het Servicepunt Duurzame Energie worden uitgevoerd in de vorm van een opdracht. Hier is geen sprake van bevoegdheden. Nadat wij deze ambitie uit het coalitieakkoord hebben uitgewerkt, zullen we het concretiseren door het uitbreiden van de opdracht. De kosten hiervoor zullen op dat moment in de begroting worden opgenomen.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
53	D66	Krista Jansen	59-61 en eld ers	5.3	In de begroting vinden we als provinciale prioriteit verkeerseducatie, erfgoededucatie, maatschappelijke educatie (door bibliotheken), cultuureducatie en boerderijeducatie benoemd, maar geen expliciete vermelding meer dat de provincie waarde hecht aan natuur- en milieu-educatie. Natuur- en milieueducatie komt nog voor in de opsomming waar de nationale parken Duinen van Texel en Zuid-Kennemerland mee bezig zijn, maar is geen aandachtspunt meer in de tekst over programma Betrekken bij groen, dat in 2024 geëvalueerd wordt. Waarom wordt dit niet meer benoemd?	Natuur en milieu educatie maakt nog steeds onderdeel uit van het programma Betrekken bij groen.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
54	D66	Krista Jansen	224	5.1	Wat is boerderij-educatie?	Onder de noemer 'Boerderijeducatie' is er een divers aanbod voor het onderwijs om te beleven, leren en ontdekken waar ons voedsel vandaan komt. Wij werken vanuit de Voedselvisie samen met het landelijke programma Jong Leren Eten (zie https://www.jonglereneten.nl/provincie/noord-holland). Boerderijeducatie wordt in dat programma ook aangeboden in de vorm van een gastles van een boer(in) op school, via het programma Boer in de Klas. Of een excursie van een dag(deel) bij een boerderij. Maar er valt ook te kiezen voor een programma van Boerderijschool, waarbij een school of klas meerdere dag(delen) een boerderij bezoekt. zie ook: https://www.jonglereneten.nl/boerderijeducatie-0	Karen Arpad	Rosan Kocken Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
55	D66	Krista Jansen	62	5.4	De provincie monitort de toestand van het grondwater met behulp van een provinciaal grondwatermeetnet. Is er ook geld gereserveerd voor het anticiperen op de uitkomsten van een dergelijke monitoring? Zo ja, met welke scenario's wordt dan rekening gehouden en hoeveel geld wordt daarvoor begroot? Zo nee, waarom niet?	Nee, er is geen geld gereserveerd voor anticiperen op mogelijke uitkomsten. Uit metingen die zijn uitgevoerd blijkt dat het grondwater in 3 van de 4 grondwaterlichamen in een goede toestand is (Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027, hoofdstuk 3.2). Van de vier grondwaterlichamen die deels in Noord-Holland liggen is alleen het grondwaterlichaam duin Rijn-West in een slechte toestand. In 23% van de KRW meetpunten wordt de drempelwaarde voor fosfaat overschreden. De oorzaken hiervan kunnen verschillend zijn: invloed van dieper brak grondwater, infiltratie van oppervlaktewater of uitspoeling uit landbouwpercelen. Met de provincie Zuid-Holland worden mogelijke oorzaken en eventuele maatregelen onderzocht. Wanneer de resultaten hiervan bekend zijn worden PS hierover geïnformeerd en zullen indien nodig financieringsvoorstellen voor maatregelen worden gedaan. Als in de toekomst blijkt dat het grondwater voor andere stoffen niet aan de eisen voldoet zal ook hiervoor onderzoek worden gedaan naar oorzaken en mogelijke maatregelen.	Tom Smeelen (beantwoord door Jos van Brussel)	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Water_Bodem/Regionaal_Waterprogramma_Noord_Holland_2022_2027
56	D66	Krista Jansen	62	5.4	Pagina 62: De provincie monitort de toestand van het grondwater met behulp van een provinciaal grondwatermeetnet. Is er ook geld gereserveerd voor het anticiperen op de uitkomsten van een dergelijke monitoring? Zo ja, met welke scenario's wordt dan rekening gehouden en hoeveel geld wordt daarvoor begroot? Zo nee, waarom niet?	Nee, er is geen geld gereserveerd voor anticiperen op mogelijke uitkomsten. Uit metingen die zijn uitgevoerd blijkt dat het grondwater in 3 van de 4 grondwaterlichamen in een goede toestand is (Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027, hoofdstuk 3.2). Van de vier grondwaterlichamen die deels in Noord-Holland liggen is alleen het grondwaterlichaam duin Rijn-West in een slechte toestand. In 23% van de KRW meetpunten wordt de drempelwaarde voor fosfaat overschreden. De oorzaken hiervan kunnen verschillend zijn: invloed van dieper brak grondwater, infiltratie van oppervlaktewater of uitspoeling uit landbouwpercelen. Met de provincie Zuid-Holland worden mogelijke oorzaken en eventuele maatregelen onderzocht. Wanneer de resultaten hiervan bekend zijn worden PS hierover geïnformeerd en zullen indien nodig financieringsvoorstellen voor maatregelen worden gedaan. Als in de toekomst blijkt dat het grondwater voor andere stoffen niet aan de eisen voldoet zal ook hiervoor onderzoek worden gedaan naar oorzaken en mogelijke maatregelen.	Tom Smeelen (beantwoord door Jos van Brussel)	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Water_Bodem/Regionaal_Waterprogramma_Noord_Holland_2022_2027
57	D66	Krista Jansen	65-67	5.6	In 2024 wordt er € 500.000 minder uitgegeven aan 'voedselvisie'. Wat is de overweging geweest voor deze bezuiniging?	Dit betreft geen bezuiniging. In 2020 stond er EUR 1,5 mln op de begroting voor uitvoering van de Voedselvisie. Echter toen was de visie en de uitvoeringsagenda nog niet vastgesteld. Besloten is om daarom een deel van de begroting van 2020 via de Kaderbrief over te hevelen naar 2024. Dat betreft dit bedrag.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	
58	D66	Krista Jansen	59-61	5.3	Groene vrijwilligers leveren een enorme bijdrage. In 2024 richt de provincie zich op behoud en uitbreiding van het vrijwilligersnetwerk. Het programma Betrekken bij Groen loopt in 2024 af. Komt er opnieuw een meerjarig beleid voor groene vrijwilligers? Zo ja, wat is de meerjarige begroting hiervoor?	Het huidige beleid wordt deze collegeperiode voortgezet. Vanaf 2024 gaat het budget iets omlaag omdat de extra impuls van € 100.000 voor 2020 t/m 2023 dan afloopt. Vanaf 2024 is een meerjarig budget beschikbaar van € 608.000 per jaar.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
59	D66	Krista Jansen	54-59	5.1/2	Welke projecten worden nu uitgevoerd met gelden uit het landschapsfonds (reserve landschap)? Zijn alle in 2021 geplande projecten gestart en gaan ze ook door? Zo nee, waarom (nog) niet? De geplande projecten waren herstel van de liniedijken van de Stelling van Amsterdam, versterking van de groene scheggen aan de zuidflank van Amsterdam, verbetering van de toegankelijkheid van de bijzondere provinciale landschappen in Noord-Holland Noord, realiseren van de buitenpoort Castricum en verbetering van de beleving van het Oerij.	U bent op 25-03-2021 per brief (kenmerk: 1591396/1591451) geïnformeerd over de globale verdeling van middelen van het Investeringsbudget Landschapversterking (voorheen Landschapsfonds). Dit betreft het herstel van de liniedijken van de Stelling van Amsterdam, versterking van de groene scheggen aan de zuidflank MRA (o.a. Westeinderscheg), versterking en verbetering van de toegankelijkheid van de bijzondere provinciale landschappen Noord-Kennemerland en Schagen, het realiseren van de buitenpoort Castricum en verbetering van de beleving van het Oer-IJ. Een groot deel van de middelen is besteed aan projecten passend binnen deze globale verdeling (o.a. via de UVR Westeinderscheg, UVR Amstelscheg en meerdere BUVR-en). Hoewel op alle onderdelen van het Investeringsbudget voortgang is geboekt, is op een aantal ook sprake van vertraging t.o.v. de gewenste voortgang. Dit wordt met name veroorzaakt doordat het subsidieaanvragers om uiteenlopende redenen nog niet gelukt is projecten uitvoeringsgereed te krijgen of om de door hen in te dienen subsidieaanvragen tijdig en van voldoende kwaliteit voorzien in te dienen.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
60	D66	Wesley van der Heijden	5	Fin	Waarom wordt er niet in de reserves tegen elkaar weggestreept? Nu staat er op verschillende plekken storting van bijvoorbeeld €200.000 en een onttrekking van €300.000. Dat kan toch ook tegen elkaar weggestreept worden?	Dat is in theorie wel mogelijk maar daarmee zouden we minder transparant maken welke middelen we waarvoor sparen en waar we het aan uitgeven.	Mirjam Luimstra	Esther Rommel	Bestuur	
61	D66	Wesley van der Heijden	6	fin	Hoeveel wordt er in de reserve coalitieakkoord gestort en waarom kan dat niet nu al in een bestemmingsreserve gestort worden?	Er wordt in totaal € 136,1 miljoen in deze reserve gestort in de komende vier jaar. Door het in deze reserve te plaatsen wordt het pas overgeheveld naar een specifieke bestemmingsreserve op het moment dat de plannen uit het coalitieakkoord concreet zijn uitgewerkt. Met die overhevelingen brengen we transparanter in beeld welke middelen concreet voor de uitvoering van de ambities uit het coalitieakkoord worden ingezet.	Mirjam Luimstra	Esther Rommel	Bestuur	
62	D66	Sijmen Mülder	8	1.2	1.2 Waar komt de stijging in de kosten van de MRA voor ‘26 en ‘27 vandaan en waaruit is die stijging opgebouwd?	Dat is de indexering die nu ook is opgenomen in de begroting. Voorheen werd er provinciebreed niet geïndexeerd en gingen we dus elk jaar over het bedrag heen. Wij betalen een exact gelijk bedrag als Amsterdam, conform de afspraak van het MRA-bestuur. Dat bedrag is gerelateerd aan het inwonertal van de MRA. Dat inwonertal groeit, vandaar ook onze bijdrage.	Coby Riensema	Arthur van Dijk	Bestuur	
63	D66	Sijmen Mülder	8	3.1	3.1 Waar zijn de kosten voor asiel uit opgebouwd? Is dat na ‘24 niet meer nodig?	Dit bedrag is bedoeld ter uitvoering van de taken waarvoor uw Staten in de brief van 15 juni 2023 (2043601/2043613) zijn geïnformeerd. Het gaat hier onder andere om personele capaciteit ter ondersteuning van de provinciale regietafel asielopvang, taken gerelateerd aan RO- en woonbeleid, en eventuele ruimtelijke onderzoeken. In afwachting van de komst van de Spreidingswet en het nieuwe kabinet worden voor deze taken structurele middelen vanuit het Rijk voorzien. Om die reden gaat het hier om een incidenteel bedrag.	Manon Sernee	GS	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
64	D66	Sijmen Mülder	59	5.2	Hoe weten we zeker dat de kosten voor faunaschade niet gaan toenemen? Verandering van eigen risico zorgt voor moral hazard. Kunnen wij een ontwikkeling van de kosten van faunaschade zien, met inachtneming van moral hazard.	Dit is niet met zekerheid te zeggen, vanwege verschillende externe factoren, zie ook pag. 91 van de begroting. Aanvragen voor schadetegemoetkomingen worden, ongeacht de hoogte van het eigen risico, pas uitgekeerd wanneer er aantoonbaar adequaat gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden tot schadebestrijding. BIJ12 toetst of een aanvrager voldoet aan de voorwaarden die in onze Beleidsregel tegemoetkoming schade staan. Bij12 communiceert ook over de ontwikkeling van de schadecijfers	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	https://www.bij12.nl/onderwerpen/faunazaken/schadecijfers/
65	D66	Sijmen Mülder	39	3.2	er wordt 3 mln beschikbaar gesteld voor flexibele schil MRA wonen. In de tweede begrotingswijziging 2023 werd gesteld dat de MRA niet meer betrokken is en daarom het budget opschoof. Is de MRA nu wel of niet betrokken? Indien wel, waarom schuift het budget naar achteren?	De middelen uit de flexibele schil MRA zijn provinciale middelen die de afgelopen jaren via de MRA - het kernteam versnelling MRA - zijn uitgekeerd aan gemeenten met de grootste woningbouwopgave in heel Noord-Holland. Vanwege het samenhangende pakket van het Masterplan wonen uit het coalitieakkoord dat we gaan uitvoeren, worden de middelen vanaf heden uitgekeerd via de provincie. Ook nu vervult het kernteam versnelling MRA een rol in de advisering op de aanvragen. Dit is waarop werd gedoeld in de tweede begrotingswijziging. De € 3 mln die nu structureel beschikbaar wordt gesteld is voor de subsidie van de flexibele schil.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
66	D66	Sijmen Mülder	105	§ 3.3	Waar wordt de liquiditeitsbehoefte door veroorzaakt? Hoeveel gaan we in 2024 lenen?	De liquiditeitsbehoefte wordt in grote mate veroorzaakt door de investeringsambities van de provincie. De financieringsbehoefte voor 2024 is bij het opstellen van de begroting ingeschat en wordt op dit moment nauwkeuriger in kaart gebracht. Op dit moment is dan ook nog niet met zekerheid te zeggen hoeveel we in 2024 zullen lenen en aflossen.	Edwin van der Schaaf	Esther Rommel	Bestuur	
67	D66	Wesley van der Heijden	43	P4	De grote verstedelijkingsopgave kan leiden tot een flinke mobiliteitsgroei. Dit ziet u als een uitgave. Maar door de verhoging van de opcenten en het rekenen met een groei van het wagenpark, levert dit toch meer inkomsten op?	Mobiliteitsgroei (in deze context als gevolg van toenemende verstedelijking) op zichzelf levert niet automatisch extra inkomsten op. Wij voorzien binnen stedelijk gebied vooral groei van mobiliteit op gebied van fiets en OV. Een toenemend aantal vervoersbewegingen per voertuig levert bijvoorbeeld geen extra inkomsten op. Alleen een groei van (de samenstelling van) het wagenpark levert een toename in de inkomsten op. Dit zijn dan algemene dekkingsmiddelen en niet direct gekoppeld aan een specifiek beleidsveld.	Wouter Kegel	Esther Rommel	Bestuur	
68	D66	Wesley van der Heijden	47	4.2	Een stabiel lijnennet voor de komende jaren. Hoe ziet u dat voor zich? Gaan we voor een stabiel lijnen net of gaan we voor een uitgebreid lijnennet? Nu doen we een beetje van beide.	Wij streven naar een stabiel lijnennet wel passend bij de gewijzigde vervoervraag na corona. Daarbij houden we rekening met zaken als chauffeurstekorten en beschikbaar budget etc. Voor de concessie Haarlem/IJmond betekent dit dat we de huidige dienstregeling zoveel mogelijk willen blijven rijden tot de aanbesteding in 2027. Voor de concessie Gooi en Vecht verwachten wij wat aanpassingen in Hilversum i.v.m. infrastructuurwijzigingen en verdere groei op HOV Gooi. In NHN zijn we samen met Connexxion, NS, gemeenten, bezig met een herijking van het lijnennet.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
69	D66	Wesley van der Heijden	151	H4.	Vanaf pagina 151 zien we meerdere posten waar incidentele baten of lasten worden opgevoerd voor de komende vier jaar. Als we nu al weten dat ze voor 4 jaar terugkomen, zijn ze dan niet gewoon structureel? Geeft het geen vertekend beeld?	In algemene zin geldt dat de posten die in dit overzicht meerjarig terugkomen betrekking hebben op projectmatige activiteiten met een duidelijk begin en eind. Om die reden zijn ze als incidenteel aangemerkt. Het gaat hier dus niet zozeer om structurele kosten maar om een meerjarige programmering van incidentele activiteiten. Om die reden dienen ze als incidenteel opgenomen te worden in de begroting.	Mirjam Luimstra	Esther Rommel	Bestuur	
70	D66	Wesley van der Heijden	12 en 55	5.1	Op pagina 12 wordt gesproken over afronden nnn in '27, op pagina 55 wordt gesproken over afronden in '29 en in het PPLG wordt ook de datum van '27 aangehouden. Op welke datum gaan we nu sturen?	Er wordt gestuurd op het beschikbaar hebben van alle benodigde gronden voor het NNN in 2027. De inrichting van deze gronden loopt vervolgens nog door tot in 2029.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
71	D66	Sijmen Mülder	193	H4.	Waarom is er niet voor gekozen om het geld uit het coalitieakkoord wat nu nog geen bestemming heeft in de algemene reserve te laten staan? Nu wordt er een bestemmingsreserve gecreëerd zonder dat de bestemming duidelijk is. Mag dit van de accountant? Op welke wijze wordt PS betrokken bij het vinden van de bestemming?	Er is bewust voor gekozen om deze middelen in een aparte reserve coalitieakkoord neer te zetten om de omvang en het verloop van algemene reserve zuiverder te houden. De algemene reserve dient conform van de financiële verordening en de nota risicomanagement en weerstandsvermogen op een bepaald niveau te blijven. Op het moment dat de coalitieakkoordmiddelen ook in de algemene reserve staan vertroebelt het beeld van dat gewenste niveau. Deze werkwijze biedt ons inziens meer transparantie. Dit is niet expliciet vooraf is afgestemd met de accountant, aangezien PS beslissingsbevoegd zijn voor de instelling en aanwending van reserves. De beoogde bestemming van de reserve coalitieakkoord is terug te vinden in het coalitieakkoord Verbindend Vooruit! en zal via de begroting en begrotingswijzigingen ter besluitvorming aan u voorgelegd worden.	Mirjam Luimstra	Esther Rommel	Bestuur	
72	D66	Sijmen Mülder	55	5.1	U moet nog 1800 hectare bos bouwen. Dat is twee keer de gemeente Heemstede. Waar denkt u dat te kunnen realiseren?	De opgave voor bosuitbreiding incl. NNN is verdeeld over de PPLG-regio's: Wadden, Kop van Noord-Holland en West-Friesland: 337ha, Noord-Kennemerland 82 ha, Laag-Holland 63 ha, Zuid-Kennemerland en Amstel-Meerlanden 1042 ha, Gooi en Vechtstreek 30 ha. Van de opgave tot en met 2030 is momenteel 76 ha gerealiseerd, beschikt of in behandeling, en verdere projecten met een gezamenlijke oppervlakte van 1442 ha bevinden zich in de planfase. Hierbij zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij bestaande ontwikkelingen, zoals Park21, en de uitwerking van deze plannen, initiatieven en ideeën zal voornamelijk plaatsvinden in de gebiedsprocessen. De opgaven voor agroforestry (300 ha) en voedselbossen (50 ha) worden ingevuld met de verdere uitwerking van het PPLG, evenals de opgave voor houtige landschapselementen (overlapt met de groenblauwe dooradering).	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
73	D66	Wesley van der Heijden	94	§ 3.1	Het weerstandsvermogen is niet toereikend, waarom laten we het zo ver komen?	De stelling dat het weerstandsvermogen ontoereikend is, kunnen wij niet plaatsen. De kengetallen laten een weerstandsratio zien van 3,8 en 18,5. Hiermee is het weerstandsvermogen toereikend om de voorziene risico's te dekken.	Jean Bierhuizen/ Martijn van Eijnatten	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
74	D66	Nina Sophie Vroom	72-73	6.2	Zijn de bezoekersaantallen na de corona-periode bij het Huis van Hilde weer hersteld? Hoeveel bezoekers ontvangt het Huis van Hilde nu jaarlijks en uit welke leeftijdscategorien bestaan deze bezoekers? Hoeveel dragen de inkomsten uit bezoekers procentueel bij aan de exploitatie van het Huis van Hilde? Is het Huis van Hilde ook in staat om uit andere bronnen inkomsten te genereren?	De bezoekersaantallen van het Huis van Hilde zijn weer terug op het niveau van voor Corona. In 2019 ontvingen het Huis van Hilde 28.553 bezoekers. Voor dit jaar verwachtten we op basis van de bezoekersaantallen tot nu toe (26.441) en de prognose voor de laatste 3 maanden van het jaar in totaal 33.000 bezoekers. In de eerste 9 maanden van 2023 waren van de 12.000 bezoekers met museumkaart 22% kinderen t/m 18 jaar. Van de 15.000 bezoekers zonder museumkaart weten we dat 37% kinderen t/m 18 jaar betrof. De kosten van Huis van Hilde (incl. personeel) betreffen voor een belangrijk deel ook het beheer van het depot. Als we uitsluitend kijken naar de materiele exploitatiekosten van het museumdeel dragen de inkomsten uit bezoekers in 2023 ruim 30% bij. De mogelijkheden om uit andere bronnen inkomsten te genereren zijn beperkt. Het Huis van Hilde kan als overheidsinstelling geen beroep doen op fondsen en subsidies van andere overheden.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
75	D66	Nina Sophie Vroom	74	6.3	Betreft in 6.3 Wat gaan we doen punt 1.2: Hoeveel geld is er tot nu toe besteed aan welke instellingen om te verduurzamen. Wat is de reden dat de regeling is verlengd tot eind 2023: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Economie_Werk/Projecten/Ontzorgingsprogramma_Verduurzaming_Maatschappelijk_Vastgoed	Vanaf de start van het ontzorgingsprogramma, in april 2021, tot en met juli 2023 is een bedrag van € 1.187.914,- (ex BTW) besteed aan verduurzamingsadviezen. Hiermee zijn (en worden) tot nu toe voor 190 gebouwen in eigendom van 104 instellingen ontzorgingstrajecten doorlopen. Specifiek gaat het om: - 30 culturele instellingen met 54 gebouwen - 61 dorpshuizen met 67 gebouwen - 13 kleine gemeenten met 69 gebouwen Deze kaart toont welke eigenaren tot nu toe deelnemen. Het Rijk heeft de regeling (SPUK) met een tweede tranche verlengd tot eind 2024 en uitgebreid, omdat de regeling zichtbaar voorziet in een behoefte. Niet alleen in Noord-Holland, maar in alle provincies. Ook heeft het Rijk een derde tranche in voorbereiding genomen die, naar het zich laat aanzien, zal starten in 2025.	Michiel de Graef	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
76	D66	Wesley van der Heijden	55	5.1	Is de 7,5% nog te realiseren nnn mogelijk te maken met nieuw aan te leggen bos?	De opgave tot en met 2030 voor bosaanplant binnen NNN, of nieuw te realiseren NNN, is 140 ha voor de gehele provincie, en verdeeld over de PPLG-regio's: Wadden, Kop van Noord-Holland en West-Friesland: 29 ha, Noord-Kennemerland 77 ha, Laag-Holland 2 ha, Zuid-Kennemerland en Amstel-Meerlanden 32 ha, Gooi en Vechtstreek 0 ha. Van de opgave is momenteel 10,5 ha gerealiseerd, beschikt of in behandeling. Een verdere 126 ha zijn in voorbereiding. Hierbij gaat het om meer of minder concrete initiatieven en er zal zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht bij bestaande ontwikkelingen en gebiedsprocessen.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
77	D66	Sijmen Mülder	80	7.1	Waarom wordt er voor prijsstijgingen tot ‘27 per jaar circa 52mln aan stelposten ingecalculeerd. Als het zo structureel is, dan kan het toch anders weggezet worden?	Verschillende budgetten kennen verschillende regimes voor prijsstijgingen. Dit is onder meer afhankelijk van het type uitgaven waarvoor een budget bedoeld is. Mede daarom wordt het verwerken van prijsstijgingen centraal geregisseerd via deze stelpost. Daarnaast zorgt deze manier van verwerken er voor dat we inzichtelijk hebben wat de omvang van de toekomstige prijsstijgingen is zodat we hier grip op kunnen houden. Een nadere toelichting op de verwerking van de stelpost is opgenomen op blz. 78 van de begroting onder het kopje 7.1.8 Stelposten.	Mirjam Luimstra	Esther Rommel/Jeroen Olthof	Bestuur	
78	D66	Sijmen Mülder	1		Wordt er nog een publieksvriendelijke versie van de begroting gemaakt? Misschien zo’n kek filmpje of een gave infographic?	Online is een publieksvriendelijke versie van de begroting beschikbaar. En er komt een nieuwe animatie (filmpje). Hier wordt nog aangewerkt en deze wordt online gezet zodra de begroting is goedgekeurd door PS.	Koen Pruymboom	Esther Rommel	Bestuur	https://noordholland.begroting-2024.nl/
79	GroenLinks	Peter Korzelius	127	§ 3.5	Coöperatieve vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A. Ook hier is sprake van een negatief resultaat in 2022 die het eigen vermogen behoorlijk aantast. Welke maatregelen worden genomen om het eigen vermogen niet verder te laten dalen?	Het negatieve resultaat in 2022 bij DOVA is voornamelijk ontstaan door eenmalige uitgaven die pas vanaf 2023 worden gecompenseerd vanuit de ledenbijdragen. Verder heeft ook DOVA te maken met een relatief hoog (ziekte) verzuim waardoor de kosten voor bijvoorbeeld inhuur hoger zijn uitgevallen in 2022 en hogere kosten die direct verband houden met de hoge inflatie. De verwachting is dan ook dat het negatieve resultaat 2022 eenmalig is. Voor 2024 en verder verwacht DOVA een positief resultaat en heeft het bestuur de opdracht de reservepositie te verbeteren.	Wim Voordenhout/Florien Goosens	Esther Rommel/Jeroen Olthof	Bestuur	
80	VVD	Joost van Gilse	5	Fin	U benoemt de "uitvoeringskosten Masterplan Wonen (€ 1,4 miljoen)". Kunt u aangeven welke structurele kosten dit betreft?	Dit betreft budget voor ambtelijke capaciteit - met name gebiedsontwikkelaars - voor de uitvoering van het Masterplan wonen.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
81	VVD	Joost van Gilse	34	3.1	U schrijft: "De provinciale rol van beoordelen en toetsen van gemeentelijke ruimtelijke plannen vervalt, omdat de Omgevingswet uitgaat van vertrouwen." Niettemin hebt u de afgelopen periode diverse malen bezwaren gemaakt tegen gemeentelijke plannen. Vindt u vertrouwen dan toch gerechtvaardigd? Stopt u ook met bezwaar maken? Of gaat u alleen nog reageren op meldingen van derden?	Volgens de Omgevingswet moeten wij erop vertrouwen dat de gemeenten zich houden aan de wetgeving, zoals de Omgevingsverordening NH2022. Mocht er desondanks een plan door een gemeente in procedure worden gebracht dat strijdig is met onze verordening dan kunnen wij ons wettelijk instrumentarium van zienswijze, beroep instellen of reactieve interventie inzetten ter borging van het in geding zijnde provinciaal belang. Wij zullen gemeenten per brief verzoeken ons vroegtijdig te informeren indien een strijdig plan door de gemeente in procedure wordt gebracht. Daarnaast kan door monitoring blijken dat er een strijdig plan in procedure is gebracht.Wij zullen gemeenten per brief verzoeken ons vroegtijdig te informeren indien een strijdig plan door de gemeente in procedure wordt gebracht. Daarnaast kan door monitoring blijken dat er een strijdig plan in procedure is gebracht.	Silvia van der Meij	Esther Rommel	Ruimte	
82	VVD	Joost van Gilse	35	3.1	U schrijft: "Voor provinciale projecten met een ruimtelijke impact worden adviezen opgesteld." Welke adviezen, naast de onderzoeken ter versterking van de ruimtelijke structuur van Noord-Holland, worden hier bedoeld? Wie stelt deze adviezen op?	Binnen de sector Ruimtelijke Ontwikkeling geven de (strategische) beleidsadviseurs RO adviezen over provinciale programma's en projecten, zoals Energietransitie, PPLG, Hollandse Waterlinies en OV-knooppunten.	Silvia van der Meij	Esther Rommel	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
83	VVD	Joost van Gilse	35	3.1	U gaat samenwerken met kennisinstituten en bedrijven binnen Nederland, Europa en Californië om gezamenlijk kennis op te bouwen over de markt en nieuwe technologische ontwikkelingen in de luchtvaart. Waarom buiten Europa alleen in Californië?	Internationale activiteiten worden uitgevoerd op basis van de leidraad voor internationale zaken die door GS is vastgesteld. De samenwerking met Californië wordt ingegeven vanuit de deelname van de provincie Noord-Holland in het programma Coast to Coast op het gebied van duurzame mobiliteit. Vanuit deze deelname vanuit Smart Mobility wordt de samenwerking verbreedt op dit thema. Californië is één van de koplopers op het gebied van Sustainable Air Mobility binnen de Verenigde Staten, ze hebben de meest strenge milieuwetgeving van het land waardoor ook duurzame mobiliteit hoog op de agenda staat. Naast Californië zien we ook mogelijkheden voor samenwerking via UIC2 binnen de EU en zoeken toenadering met oa Baden-Württemberg. Deze mogelijkheden moeten nog wel worden getoetst aan de Leidraad voor internationale zaken .	Silvia van der Meij	Jeroen Olthof	Ruimte	
84	PvdD	Ilona Haas	5	P5	Saldo Natuur en landelijk gebied halveert bijna in 2027 tov 2024. Waarom is dat? Kunt u dit toelichten? Dit is opvallend omdat de uitgaven voor PPLG richting 2029 stijgen naar 12 miljoen.	De op pagina 5 weergegeven tabel geeft het totaal weer van de lasten minus de baten van het gehele Begrotingsprogramma 5. Natuur en Landelijk Gebied, zoals weergegeven op de pagina's 53 t/m 66. Het verschil kan voor het grootste deel worden verklaard door de onttrekkingen aan de Reserve Groen op basis van de binnen deze reserve beschikbare middelen (zie Financiële tabel Beleidsdoel 5.1, onderdeel Reserve Groen en de toelichting hierop onder het kopje 'Financiële ontwikkelingen' op pagina 55) én het aflopen van de Decentralisatie Uitkering Waddengebied (zie Beleidsdoel 5.3, tabel en toelichting hierop op pagina 60).	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
85	PvdD	Ines Kostic	3	P2 en 5	We hebben nu een gedeputeerde Natuur en Klimaat, juist om de klimaat- en natuurcrisis in samenhang aan te pakken (zoals PS eerder per motie heeft uitgesproken). We zien dat in de programmastructuur een aantal zaken zijn aangepast, maar natuur en klimaat nog steeds in aparte programma's staan (en zo onder verschillende gedeputeerden lijken te komen). a) Hoe wordt geborgd dat het beleid rondom natuur en klimaat integraal wordt meegenomen in het beleid van gedeputeerde Kocken en haar team? Hoe wordt dat ook financieel geborgd? b) Kunt u een voorstel doen voor een alternatieve opzet van dit deel van de programmastructuur, waarmee meer recht wordt gedaan aan het belang dat PS hecht aan het in samenhang aanpakken van de klimaat- en natuurcrisis?	De verdeling van de portefeuilles in het college van GS is het resultaat van de onderhandelingen tussen de coalitiepartijen. In antwoord op sub a kan in algemene zin gesteld worden dat het college van GS, als collegiaal bestuur, ernaar streeft om alle beleidsterreinen met een integrale blik te benaderen. Zo ook de thema's natuur en klimaat. Die integrale afweging op dossiers geldt eveneens voor de vraag op welke wijze de beperkte financiële middelen optimaal ingezet kunnen worden. In antwoord op sub b zijn wij van mening dat de huidige opzet van de begroting Provinciale Staten voldoende in staat stellen om beide opgaven in samenhang met elkaar aan te sturen. Wij staan echter altijd open voor suggesties ter verbetering en zullen deze te allen tijde serieus in overweging nemen.	Wouter Kegel / Jean Bierhuizen	Rosan Kocken/Esther Rommel	Leefomgeving/ Landelijk gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
86	PvdD	Marc Hanou	5	P3	Is het daar genoemde bedrag voor MRA-Wonen (3 mln) het enige dat de PNH materieel besteedt aan wonen in Noord-Holland Zuid? En waar wordt dit bedrag aan besteed?	Nee, het bedrag van€ 3 mln is bedoeld voor de subsidie van de flexibele schil in heel Noord-Holland. De flexibele schil betreft subsidiering van de capaciteitskosten bij gemeenten voor de uitvoering van woningbouwprojecten. Daarnaast is er ook b.v. incidenteel € 7 mln beschikbaar gesteld voor het knelpuntenbudget (fysieke knelpunten bij woningbouwprojecten).	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Wonen	
87	PVV	R. van Tiggelen	24	2.1	“Extern onderzoek naar het verder verbeteren van de huidige ondersteuning voor de opwek van zonne-energie en windenergie, met aandacht voor de uitdagingen van de zon-op-dak-opgave.” VRAAG Komt er ook een breed extern onderzoek naar financiële, ruimtelijke, sociaal-economische, milieu- en natuurgerelateerde risico’s van zonne- en windenergie?	Nee	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
88	PVV	I. Bezaan	107	§ 3.4	De provincie is trots: "Wij zijn een aantrekkelijke werkgever waar medewerkers kunnen groeien en waar integriteit hoog in het vaandel staat". Medewerkers gaan actief de dialoog aan over diversiteit en inclusie, “Wij zijn trots op wat we als provincieorganisatie doen en wie we zijn.”. VRAAG: Op welke wijze gaan medewerkers op dit moment en in 2024 actief de dialoog aan over diversiteit en inclusie?	Als organisatie en werkgever hechten wij veel belang aan het welzijn van medewerkers. De provincie is een werkgever voor iedereen. Recent is door de commissaris van de Koning het opschrift van artikel 1 van de grondwet onthult bij de ingang van het Houtplein. Deze belangrijke waarden willen we voortdurend blijven uitdragen. Als werkgever, en ook in onze relatie met de samenleving. Specifiek wordt door de Diversiteit & Inclusie (D&I) ambassadeurs het onderwerp ter sprake gebracht onder collega’s onderling. Tijdens de workshops D&I die in alle sectoren wordt gegeven, wordt actief dialoog gestimuleerd aan de hand van oefeningen en theorie. Hiernaast worden lezingen georganiseerd waarin verschillende D&I onderwerpen worden uitgelicht, waarbij aan het einde altijd tijd is voor vragen, dialoog en discussie. De lezingen en workshops blijven wij in 2024 voortzetten. De ambassadeurs gaan wij in 2024 nog meer ondersteuning bieden om het gesprek met collega’s aan te gaan.	Marielle Haller-Meijering	Arthur van Dijk	Bestuur	
89	PVV	R. van Tiggelen	13		De scores voor natuur zijn negatief. De biodiversiteit daalt en Noord-Holland heeft relatief weinig natuurgebied en groen/blauwe ruimte per inwoner. Tot 2023 is in provincie Noord-Holland ruim 52 duizend hectare Natuurnetwerk Nederland (NNN) ingericht. Hiermee ligt het percentage ingerichte natuur op 92 procent van de totale doelstelling voor 2027. VRAAG: Waaruit zou blijken dat de biodiversiteit daalt? Graag een gemotiveerd antwoord.	Dit is o.a. te zien bij de indicator Biodiversiteit in de Brede Basismonitor: https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/biodiversiteit. En het blijkt onder meer uit de living planet index zoals deze te vinden is in de publicatie Biodiversiteit in Noord-Holland 2021 (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Natuur/Natuurbeleid/Beleidsdocumenten/Biodiversiteit_in_Noord_Holland_2021), en nader bekeken in de concept - Natuurdoelanalyses (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Landelijk_gebied/Concept_natuurdoelanalyses).	Karen Arpad/ Henk Fernee	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/biodiversiteit_

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
90	PVV	R. van Tiggelen	13		Is er een kans aanwezig dat de voor de provincie Noord-Holland geldende totale doelstelling voor 2027 op welke manier dan ook wordt uitgebreid? Graag een gemotiveerd antwoord.	Uitbreiding van de totale doelstelling voor 2027 is momenteel niet aan de orde. Eventuele uitbreiding is niet uit te sluiten, want er kunnen in de toekomst altijd nieuwe politieke afwegingen worden gemaakt.	Karen Arpad/ Henk Fernee	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
91	PvdD	Ines Kostic	23	P2	In november 2022 is de motie "Maak opbrengsten klimaatbeleid zichtbaar" aangenomen, waarmee GS de heldere opdracht krijgt om opbrengsten van klimaat- en ecologisch beleid zichtbaar te maken. In opdracht van de provincie heeft Berenschot in een verkenning in kaart gebracht hoe dat zou kunnen. a) Op welke wijze heeft GS de opbrengsten van klimaat- en ecologisch zichtbaar gemaakt in deze begroting, of gaat ze dat nog doen in de rest van P&C-cyclus? b) Zij heeft de wijziging van de structuur van de begroting ook in één zomer kunnen versnellen en afronden zonder vooraf PS te raadplegen. Kunnen we dezelfde vlotheid verwachten met het nu eindelijk in praktijk brengen van de genoemde motie? Wanneer kunnen we dit ongeveer verwachten?	Motie 201-2022 verzoekt GS om de baten van het ecologisch- en klimaatbeleid meer in beeld te brengen, en daarvoor in gesprek te gaan met experts op dit gebied. Op 1 maart hebben we u een brief gestuurd waarin we ingaan op onder andere deze moties, opties beschrijven voor een 'klimaatbeleidscyclus/klimaatbegroting' en mogelijkheden om de opbrengsten in kaart te brengen, alsmede een onderliggend onderzoek van Berenschot. De motie is door PS als afgedaan beschouwd. Op dit moment worden de opbrengsten van het klimaatbeleid zichtbaar gemaakt door de koppeling met de Brede basismonitor. Voor beleidsdoel 2.1 Bijdragen aan de energietransitie zijn in de brede basismonitor de volgende indicatoren opgenomen: - CO2-uitstoot - Energieverbruik - Hernieuwbare energie Verder zijn de ambities m.b.t. tot verduurzaming terug te vinden in de verschillende hoofdstukken van de begroting onder bereikbaarheid, economie (waar maatregelen genomen in industrie en bedrijfsleven zijn opgenomen) en andere onderwerpen. De klimaatambities uit het Coalitieakkoord worden op dit moment uitgewerkt en landen in de aangekondigde actualisatie van het Actieprogramma Klimaat. Hierin wordt ook aandacht besteed aan de impact van klimaatbeleid op andere beleidsterreinen.	Marco Berkhout	Rosan Kocken	Leefomgeving	
92	PVV	R. van Tiggelen	55	5.1	Het samen met gemeenten, natuurbeheerders, landbouw, bouw en industrie zoeken naar oplossingen en het nemen van maatregelen om de stikstofuitstoot terug te dringen, zodat planten en dieren in de stikstofgevoelige gebieden kunnen blijven groeien en leven. VRAAG Waar is het meetbare natuurherstel dat het gevolg zou moeten zijn van de enorme stikstofreductie die reeds heeft plaatsgevonden sinds 1990? Graag een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details.	De natuurdoelanalyses (NDA's) opgesteld voor de 12 stikstofgevoelige natura-2000-gebieden geven het meest accurate beeld van de staat waarin de natuur in Noord-Holland zich momenteel bevindt. In die 12 gebieden zijn in totaal 159 stikstofgevoelige habitattypes en planten/dieren met een stikstofgevoelig leefgebied in kaart gebracht. Op de vraag of NH de doelen van het tegengaan van verslechtering kan bereiken met het huidige maatregelenpakket was bij levering van de NDA's op 1 april 2023 de volgende stand van zaken aan de orde: 3 keer een Ja, 50 keer een Ja, mits en 106 keer een Nee, tenzij. Er is nog werk aan de winkel dus. Stikstof is overigens niet de enige drukfactor die van invloed is op een gunstige staat van instandhouding. Hier zijn alle details te vinden: Concept-natuurdoelanalyses - Provincie Noord-Holland.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
93	PvdD	Ines Kostic	23	P2	In november 2022 is de motie "Klimaatbegroting " aangenomen, waarmee GS de heldere opdracht krijgt om opbrengsten van klimaatbeleid zichtbaar te maken. In opdracht van de provincie heeft Berenschot in een verkenning "Klimaatbegroting en Synergiën van klimaatbeleid" opgesteld over de mogelijkheden om tot een "klimaatbegroting" te komen . Deze verkenning is positief over een vorm van klimaatbegroting (klimaatcyclus) en geeft concrete adviezen om die vorm te geven. Uit de verkenning blijkt dat een klimaatcylcus een instrument is dat afgewogen besluitvorming over de doelmatige en doeltreffende inzet van middelen ondersteunt en inmiddels door meerdere overheden nationaal en internationaal wordt toegepast. De term en inzet van een "klimaatcyclus" sluit ook aan bij de insteek van het Rijk en beter recht doet aan de doelstelling van de koppeling van het klimaatbeleid aan de P&C cyclus. Een integrale koppeling aan de gehele begroting zou volgens Berenschot recht doen aan integraliteit van de klimaatopgave. In juli 2022 is door de gedeputeerde weer bevestigd dat ze ermee aan de slag zou gaan. a) heeft de wijziging van de structuur van de begroting ook in één zomer kunnen afronden, kunnen we dezelfde vlotheid verwachten met het nu eindelijk in praktijk brengen van de genoemde “Klimaatbegroting” motie, in lijn met de verkennning van Berenchot? Wanneer kunnen we dit	Motie 200-201 is door PS als afgedaan beschouwd. In juli 2022 heeft het college aangegeven de uitwerking te betrekken in het toekomstige klimaatbeleid van de provincie. De klimaatambities uit het Coalitieakkoord worden op dit moment uitgewerkt en landen in de aangekondigde actualisatie van het Actieprogramma Klimaat. Dit betreft ook het voornemen: “We monitoren onze resultaten om waar nodig bij te sturen op onze inzet.” Dit impliceert een cyclische/adaptieve werkwijze. In de uitwerking zoeken we waar mogelijk aansluiting bij de begrotingscyclus. In de uitwerking van een ‘klimaatbeleidcyclus’ sluiten we aan bij het Rijk en afspraken die in IPO verband.	Marco Berkhout	Rosan Kocken	Leefomgeving	
94	PVV	R. van Tiggelen	55	5.1	Het afronden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in 2029. In Noord-Holland gaat het om 56.581 hectare begrensde NNN, waarvan op peildatum 01-01-2023 reeds 92,5% was gerealiseerd. Tevens wil de provincie waar nodig de kwaliteit van de bestaande natuur verbeteren en de benodigde natuurverbindingen creëren. VRAAG Is er ooit extern onderzoek gedaan (of staat dat in de planning) naar o.a. mogelijk negatieve sociaal-economische gevolgen van het gevoerde natuurbeleid voor de provincie Noord-Holland? Graag een gemotiveerd antwoord.	In het kader van het PPLG is voorzien in een onderzoek naar de sociaal economische gevolgen van het PPLG.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
95	PvdD	Marieke van Aesch	5		Waarom is er vanaf 2024 tot 2027 ruim 20 mln minder begroot op een gezonde leefomgeving?	In het coalitieakkoord is structureel geld beschikbaar gesteld voor het vervolg en een uitbreiding van de klimaataanpak uit de vorige coalitieperiode dat is opgenomen onder programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving. Voorheen waren deze mutaties incidenteel in de begroting opgenomen. In de lasten van het jaar 2024 zijn zowel de structurele lasten opgenomen als de incidentele lasten voor activiteiten die nog worden gedekt uit de verschillende reserves. Bij de onttrekkingen ziet u deze bedragen in 2024 ook terug. In 2025 en latere jaren zijn deze onttrekkingen aanzienlijk minder (aangezien minder activiteiten worden gedaan vanuit de reserves). Vandaar dat de kosten in 2027 ongeveer € 20 miljoen lager zijn dan in 2024. Maar hier staan dus ook lagere onttrekkingen aan de reserves tegenover.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
96	PVV	R. van Tiggelen	28	2.2	Door het uitvoeren van de provinciale VTH-taken zorgen de omgevingsdiensten dat de provinciale ambities op het vlak van een gezonde leefomgeving, klimaat, energietransitie, circulaire economie, bodem en natuurverbetering kunnen worden behaald. Door de reikwijdte van de VTH draagt deze taak ook bij aan maatschappelijke doelen van andere hoofdstukken in deze begroting. VRAAG Kunt u bij benadering een inschatting geven wat het aan fte's en kosten (graag gespecificeerd) zou schelen, wanneer omgevingsdiensten zich niet zouden hoeven bezighouden met klimaat, energietransitie en circulaire economie? Graag een gemotiveerd antwoord.	De door de provincie vastgestelde ambities voor de thema's klimaat, energietransitie en circulaire economie leiden tot werkzaamheden bij de Omgevingsdiensten (OD's). Voor een groot deel zijn deze werkzaamheden een integraal onderdeel van de reguliere VTH-taken van de OD's. Aanvragen voor energie-infrastructuur, windmolens of zonneparken moeten namelijk volgens de wet door de OD's namens de provincie worden beoordeeld. Op de bouw hiervan moeten de OD's verplicht toezicht houden. Ook op het toezicht op energiebesparende maatregelen is verplicht, net zoals de energiekeuring van klimaatinstallaties. Deze taken wordt meegenomen in de uitvoering van de reguliere VTH-taken. Enerzijds zijn de OD's dus wettelijk verplicht om zich bezig te houden met de uitvoering van VTH taken voor klimaat, energietransitie en circulaire economie, anderzijds zijn deze taken zo verweven (en soms gelijk) aan de reguliere VTH-taken dat er geen specificatie is te geven over het aantal fte die zich met deze thema's bezighouden en de kosten die hiermee samenhangen.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
97	PvdD	Marieke van Aesch	8		Er wordt van 2024 t/m 2027 2 mln begroot ter bevordering van een gezonde leefomgeving. Is er hierbij rekening gehouden met extra budget om de VTH taken uit te voeren?	Het extra budget om de VTH taken uit te voeren maakt hiervan geen onderdeel uit.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
98	PVV	M. Deen	43	P4	- Stikstof vormt een stevige belemmering voor de aanpassing (aanleg/renovatie) van nieuwe infrastructuur. - De klimaatopgave (verminderen CO2-uitstoot) heeft impact op het onderhoud en de aanleg van infrastructuur. - De kosten van aanleg en onderhoud van infrastructuur stijgen onder andere door inflatie, de impact van klimaat, tekorten op de arbeidsmarkt en een tekort aan grondstoffen. VRAAG Kunt u bij benadering aangeven voor de provincie Noord-Holland hoeveel en op welke manier de kosten van aanleg en onderhoud van infrastructuur stijgen door de impact van klimaat? Graag een gemotiveerd antwoord.	Bij onderscheid tussen klimaat mitigerende, adaptieve maatregelen en stikstof kan het volgende gesteld worden: -klimaat mitigerende maatregelen (CO2 reductie en circulariteit) leiden gemiddeld tot ongeveer 3 % aan extra kosten. -Op basis van de klimaatstresstest zijn door de gebiedsaannemer verschillende klimaat adaptieve maatregelen uitgevoerd, zoals verbetering van de afwatering bij onderdoorgangen of het eerder maaien van bermen bij droogte. De kosten hiervan waren zeer beperkt. Bij investeringsprojecten is de effectiviteit voor het meekoppelen van klimaatadaptieve maatregelen maatwerk en zal per project worden afgewogen. Daarom is vooraf geen inschatting te maken wat de eventuele meerkosten hiervan zijn. Deze kosten kunnen sterk oplopen als er verregaande maatregelen genomen gaan worden zoals waterpeilverhoging in veenweidegebieden, waardoor funderingen van provinciale wegen die door of langs deze gebieden lopen, gaan verweken en er door deze verweking eerder spoorvorming gaat ontstaan. - De impact op nieuwe infrastructuur verschilt per project voor stikstof. Door het toepassen van maatwerk per project (bv. type materieel, ecologisch onderzoek, saldering) worden oplossingen voor de stikstofproblematiek gezocht. De mate waarin dit planning en kosten van een project kan beïnvloeden is zeer divers. Zie ook vraag 100.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
99	PvdD	Marieke van Aesch	9	5.1	Er wordt in 2027 2 miljoen minder begroot voor beschermen en ontwikkelen van de natuur, wat is daarvan de oorzaak? Hoe denkt GS met dit bedrag een bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van de biodiversiteitscrisis?	De manier waarop we de middelen voor beschermen en ontwikkelen van natuur inzetten, en daarmee een bijdrage leveren aan het herstel van de biodiversiteit, is beschreven in de begroting.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
100	PVV	M. Deen	43	P4	VRAAG Kunt u bij benadering aangeven hoeveel procent van voorgenomen plannen voor aanleg en renovatie van nieuwe infrstructuur in Noord-Holland op de tocht staan door stikstof, alsmede specifieke voorbeelden van projecten die zijn gewijzigd en geschrapt en/of mogelijk gewijzigd of geschrapt gaan worden ? Graag een gemotiveerd antwoord.	Zowel in infrastructurele onderhoudsprojecten als bij de aanleg van infrastructuur wordt zoveel mogelijk getracht de uitstoot van stikstof te beperken door zero emissie materieel of materieel met lage uitstoot in te zetten. Op de uitvoering en kosten van beheer- en onderhoud van infrastructuur heeft stikstof verder weinig impact omdat deze zijn vrijgesteld. De impact op de aanleg en renovatie van infrastructuur verschilt per project. Uit een eerdere inventarisatie blijkt dat ruim de helft van de projecten impact ondervindt, veelal in de vorm van vertraging en bijkomende kosten (bv project Cruquiusbrug). Er is op dit moment geen sprake van het schrappen van projecten.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
101	PvdD	Marc Hanou	9	5.2	Klopt de aanname dat - gezien dat voor 2024 €2,5 mln wordt begroot - 20% van de faunaschade €2,5 mln bedraagt en daarmee de totale faunaschade in de PNH jaarlijks €12,5 mln bedraagt? Zo nee, wat bedraagt dan de totale faunaschade?	In 2022 bedroeg de totale uitgekeerde faunaschade in Noord-Holland 11.828.816 euro. De exacte omvang van de schade is pas achteraf met zekerheid aan te geven.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
102	PvdD	Marc Hanou	9	5.5	Waar gaat de €2 mln (die jaarlijks ook nog eens oploopt met €2 mln) in het kader van regisseren van het PPLG (structureel budget PPLG gebiedsprocessen) voor gebruikt worden?	In het coalitieakkoord zijn deze middelen beschikbaar gesteld voor extra capaciteit voor het PPLG.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
103	PVV	M. Deen	43	P4	VRAAG Kunt u bij benadering aangeven hoeveel procent van voorgenomen plannen voor aanleg en renovatie van infrastructuur op de tocht staan door de klimaatopgave (verminderen CO2-uitstoot), alsmede specifieke voorbeelden van projecten die zijn gewijzigd en geschrapt en/of mogelijk gewijzigd of geschrapt gaan worden? Graag een gemotiveerd antwoord.	Er is geen wettelijk maximum gesteld aan het uitstoten van CO2 emissies voor de aanleg en renovatie van Infrastructuur, daardoor zijn of worden er ook geen projecten geschrapt of gewijzigd. Bij projecten wordt wel gestuurd op het verlagen van de CO2 uitstoot, o.a. bij de aanbesteding.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
104	PvdD	Marc Hanou	12		Als het volgens de brede basismonitor slechter gaat (want negatieve score) met klimaat, natuur, oppervlaktewater en de woningmarkt, waarom wordt er dan op deze onderwerpen geen of slechts weinig extra geld begroot? Met in het bijzonder de slechte scores voor natuur, en het achterblijven van het NNN in 2027 (92% dan naar verwachting aangelegd) (p.13)	Binnen de beperkte middelen die er zijn, menen GS met de huidige voorgestelde begroting een evenwichtige verdeling te hebben aangebracht tussen ambities, opgaven en middelen.	Henk Fernee	Esther Rommel	Bestuur	
105	PVV	I. Bezaan	NVT		VRAAG Kunt u aangeven of leden van het College, alsmede de ambtelijke organisatie op welke manier dan ook contact hebben, hebben gehad of in 2023 en 2024 gaan hebben met betrokken personen of organisaties van het initiatief Nederland Wereldstad / TristateCity? Mocht dit het geval zijn, wanneer, waar en waarover? Graag een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details.	Voor zover ons bekend is er geen contact geweest met deze organisatie.	Otte Beeksma	GS	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
106	PvdD	Ilona Haas	13		“Noord-Holland heeft relatief weinig natuurgebied en groen/blauwe ruimte per inwoner” Welke cijfers horen hierbij en hoe is dat vergeleken per provincie en per regio binnen Noord-Holland?	Zie: https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/groen-blauwe-ruimte en https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/natuurgebied-per-inwoner	Henk Fernee	Rosan Kocken/Esther Rommel	Landelijk gebied	Zie: https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/groen-blauwe-ruimte en https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/natuurgebied-per-inwoner
107	PvdD	Ines Kostic	16	1.1	“2.2 Voorleggen van een nieuw sponsorbeleid aan Provinciale Staten in 2024.” Wanneer wordt het al dan niet verlengen van de huidige sponsorcontracten voorgelegd aan PS?	Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om individuele sponsorcontracten te verlengen, op basis van het sponsorbeleid. Het nieuwe sponsorbeleid wordt voor eind 2023 aangeboden aan Provinciale Staten.	Otte Beeksma	Jeroen Olthof	Bestuur	
108	PVV	I. Bezaan	80	7.1	In het coalitieakkoord is afgesproken dat het opcententarief voor de motorrijtuigenbelasting verhoogd wordt van 67,9 opcenten naar 77,4 opcenten. Met betrekking tot het wagenpark wordt rekening gehouden met een jaarlijkse groei van 2%. Dit leidt tezamen tot extra opbrengsten van € 37,7 miljoen in 2024, oplopend naar € 54,1 miljoen in 2027 (7.1.1). VRAAG Kunt u aangeven wat de extra opbrengsten zouden zijn, als de opcenten weer op 67,9 zouden staan en alleen wordt uitgegaan van de jaarlijkse groei van het wagenpark? Graag een gemotiveerd antwoord.	De inkomsten uit de opcenten op de MRB bedragen in 2023 € 231,50 miljoen. Uitgaande van een autonome groei van 2% per jaar zouden de extra opbrengsten als volgt zijn: 2024: € 4,63 miljoen 2025: € 9,35 miljoen 2026: € 14,17 miljoen 2027: € 19,08 miljoen	Mirjam Luimstra/ Niels Meijer	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
109	PvdD	Ines Kostic	27	2.2	GS laat een onderzoek uitvoeren naar mogelijkheden voor intrekking van de vergunning voor de kooks- en gasfabrieken (KGF) van Tata Steel. Wie precies voert dit onderzoek uit? En welke externe juristen worden hierbij precies betrokken? Wanneer is de opdracht hiertoe verleend? Kunt u de opdrachtverlening aan PS sturen?	Het onderzoek naar de mogelijkheden voor intrekking van de vergunning voor de kooksgasfabrieken wordt door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) namens GS uitgevoerd. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een projectgroep van medewerkers van OD NZKG, gespecialiseerde consultants van KokxDeVoogd en externe juristen van Pels Rijcken. De opdracht is in september 2022 verleend. De opdrachtverlening kunnen wij niet aan PS sturen omdat de opdrachtverlening toezicht- en handhavingsinformatie bevat, waarvan openbaarheid het onderzoek kan belemmeren. De resultaten van het onderzoek worden in het vierde kwartaal van dit jaar verwacht.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
110	PvdD	Jaap Hollebeek	33	P3	Er lijkt geen budget te zijn voor natuurinclusief bouwen in het programma Ruimte en Wonen. Onder welke indicator valt dit, of is er inderdaad geen budget voor begroot?	Vanuit wonen en natuur is hier geen bedrag voor beschikbaar gesteld. Het thema maakt wel onderdeel uit van de Agenda natuurinclusief, waarin wordt ingezet op kennisuitwisseling.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Wonen	
111	PvdD	Jaap Hollebeek	alge me en	P5	In de Omgevingsvisie staat dat alle nieuwe ontwikkelingen natuurinclusief moeten zijn. Wanneer gaat GS een voorstel doen hoe ze dit inde praktijk gaat uitvoeren. En op welke wijze is hiermee rekening gehouden in de Begroting?	Natuurinclusiviteit wordt meegenomen in de andere beleidsthema's. We werken daarmee niet alleen aan de uitvoering van de omgevingsvisie, maar ook volgens de landelijke afspraken in de agenda Natuurinclusief. We voeren op dit onderwerp beleid gericht op kennisuitwisseling, onder meer via de aanpak Groen Kapitaal.	Ron Admiraal	Rosan Kocken	Landelijk gebied	
112	PvdD	Marc Hanou	34	3.1	Onder welke voorwaarden wil de PNH ruimte bieden aan (woningbouw)initiatieven aan de randen van bebouwing? Hoeveel financiële ruimte is hiervoor begroot? Wie profiteert van deze functieverandering? Wordt er een vereveningsfonds opgezet om het binnenstedelijk bouwen of het verdichten rond OV-knooppunten mee te financieren?	De voorwaarden waaronder PNH ruimte wil bieden aan (woningbouw)initiatieven aan de randen van bebouwing moeten nog worden bepaald. Wij hebben er geen financiële ruimte voor begroot.	Marco Berkhout/ Rien Wezenberg	Esther Rommel	Ruimte	
113	PVV	I. Bezaan	NVT	3.1	VRAAG Hoeveel statushouders zijn er in de eerste 9 maanden van dit jaar in totaal gehuisvest in alle gemeenten van Noord-Holland en hoe verhoudt dat cijfer zich tot de taakstelling? Graag een gemotiveerd antwoord.	We hebben de cijfers van de eerste 8 maanden, dus tot 1 september. Het totaal aantal gehuisveste statushouders tot 1 september is 929. De taakstelling voor 2023 bedraagt 5.833 (inclusief achterstand). De resterende taakstelling voor Noord-Holland, inclusief achterstand, voor 2023 is dus 4.904. Hiervan komt ca.de helft voor rekening van Amsterdam.	Marco Berkhout	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
114	PvdD	Marc Hanou	34	3.1	De PNH verkent hoe meer ruimte kan worden geboden aan functiewijziging van (agrarische?) bouwpercelen. In hoeverre wordt hierbij rekening gehouden met de in voorbereiding zijnde Europese regelgeving die bekend staat onder de naam No Net Land Take?	Voor zover wij nu inschatten is No Net Land Take bij de transformatie van (agrarische) bouwpercelen niet aan de orde. Er is immers al bebouwing aanwezig. Bij de transformatie is het uitgangspunt dat per saldo minder 'steen' terugkomt, door de voorwaarde van sloop van stallen en bedrijfshallen.	Silvia van der Meij	Esther Rommel	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
115	PVV	I. Bezaan	15	P1	Het streven is om Noord-Holland samen met inwoners en partners een nog mooiere provincie te maken, en de kwaliteit van het openbaar bestuur te versterken. De provincie Noord-Holland werkt als een democratisch, transparant en inclusief provinciebestuur, dat oog heeft voor iedereen en inbreng van buiten waardeert. VRAAG Op welke manier wordt gewaarborgd in de ontwikkeling van provinciaal beleid ten aanzien van klimaat, energie en stikstof dat inbrengen van onderzoekers, wetenschappers en burgers met een andere visie dan de huidige gehanteerde narratieven bij genoemde onderwerpen, niet alleen serieus worden genomen, maar waar mogelijk ook gebruikt? Graag een gemotiveerd antwoord.	Bij de ontwikkeling van provinciaal beleid wordt gebruik gemaakt van de door PS vastgestelde uitgangspunten voor participatie. De provincie maakt participatie pas mogelijk na een zorgvuldige afweging over de toegevoegde waarde van participatie. Er moet ruimte zijn voor invloed. Aan de hand daarvan bepalen we welke vraag of vragen we willen stellen. Inbreng van onderzoekers, wetenschappers en burgers met een andere visie dan de huidige gehanteerde narratieven kunnen, wanneer gekozen wordt voor participatie, op die momenten worden ingebracht. We communiceren daarbij vooraf wat er met de uitkomsten in de besluitvorming wordt gedaan.	Marco Berkhout	Arthur van Dijk	Bestuur	
116	PvdD	Marc Hanou	37	3.2	Waarom werkt de PNH de woondeals uit op slechts het aspect betaalbaarheid en niet op essentiële andere aspecten als toegankelijkheid (welke groepen hebben toegang tot welk deel van de voorraad) en beschikbaarheid?	De woondeals worden uitgewerkt ten aanzien van betaalbaarheid (2/3 betaalbaar en 30% sociaal), huisvesting voor aandachtsgroepen en ouderenhuisvesting.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
117	PvdD	Marc Hanou	38	3.2	Met betrekking tot de inzet van de zogenaamde flexibele schil; is ooit geëvalueerd en/of aangetoond dat deze extra inzet heeft geleid tot de snellere aanleg van woningen of tot de aanleg van meer woningen?	nee de flexibele schil is nog niet geevalueerd. Veel woningbouwprojecten hebben een omvang die in schaal groter is dan gemeenten orgnisatorisch aankunnen. de flexibele schil draagt er aan bij dat gemeenten kunnen blijven doorwerken aan een stabiele productie. Een evaluatie van de flexibele schil staat gepland voor 2024.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
118	PvdD	Marc Hanou	38	3.2	Komt woningbouw/verdichting bij OV-knooppunten er in deze begroting bekaaid vanaf? Waar wordt nu meer financiële ruimte voor begroot: aan het nieuwe beleid voor aan (woningbouw)initiatieven aan de randen van bebouwing of aan het reeds langlopende beleid voor woningbouw/verdichting bij OV-knooppunten?	Er is in het coalitieakkoord via incidentele middelen € 70 mln beschikbaar gesteld voor het Investeringskader Stedelijke Ontwikkeling. Hiermee wordt een extra impuls gegeven aan cruciale gebiedsontwikkelingen die nodig zijn om de woonopgave te realiseren en te bespoedigen. We orienteren ons op hoe deze middelen zo efficient mogelijk kunnen worden ingezet t.b.v. provinciale doelen.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer / Jeroen Olthof	Ruimte	
119	PvdD	Marc Hanou	39	3.3	Wat zijn de consequenties van de maatregelen van § 3.3 (beschermen tegen overstromingen) voor toekomstige en huidige woningbouwlocaties; vallen hierdoor geplande woningbouwlocaties af? (water en bodem sturend)	Consequenties zijn dat door de genoemde maatregelen, we betere afwegingen kunnen maken onder welke condities de locaties verantwoord ontwikkeld kunnen worden. Vooralsnog vallen geplande woningbouwlocaties niet af, aangezien er (nog) geen (juridische) instrumenten ontwikkeld zijn die dat mogelijk maken.	Tom Smeelen	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
120	PvdD	Marc Hanou	43	P4	Waarom ontbreekt bij de duurzame vervoersopties 'lopen'? Wordt in de begroting überhaupt budget vrijgemaakt voor voetgangersvoorzieningen/-beleid?	De toelichting bij de duurzame vervoersopties is niet uitputtend. Er staat 'zoals openbaar vervoer en fiets', maar lopen valt hier natuurlijk ook onder. Lopen is ook nadrukkelijk onderdeel van de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2024-2027. In de begroting is geen specifiek gelabeld budget voor lopen/voetgangers, maar er zijn wel diverse budgetten van waaruit voetgangersvoorzieningen worden gefinancierd, zoals bij OV-knooppunten, subsidieregeling 'kleine infrastructuur' (t.b.v. verkeersveiligheid), de toegankelijkheid van bushaltes, subsidieregeling Groen (o.a. voor recreatieve wandelnetwerken) en voor het onderhouden en beheren van onze provinciale voetgangersinfrastructuur (zoals voetgangersoversteekplaatsen).	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
121	PvdD	Jaap Hollebeek	43	P4	Er lijkt geen budget te zijn voor ontsnippering en faunapassages in het programma Bereikbaarheid. Onder welke indicator valt dit, of is er inderdaad geen budget voor begroot binnen het programma bereikbaarheid? Dit lijkt een trendbreuk met de vorige periode.	Ontsnippering en faunapassages worden integraal meegenomen in de budgetten bij de uitvoering van verbeter- en vervangingsprojecten. Dit is daardoor niet apart zichtbaar in de begroting.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
122	PvdD	Jaap Hollebeek	43	P4	Er lijkt geen budget te zijn voor bermbeheer in het programma Bereikbaarheid. Onder welke indicator valt dit, of is er inderdaad geen budget voor begroot binnen het programma bereikbaarheid? Dit lijkt een trendbreuk met de vorige periode.	Bermbeheer maakt integraal onderdeel uit van de budgetten voor vast onderhoud zoals deze zijn opgenomen in de begroting. Het klopt dat deze niet apart inzichtelijk zijn. Bij de Kaderbrief 2024 is voor versterking van de biodiversiteit bij het bermbeheer ook weer budget voor 2024 beschikbaar gesteld. Bij de vaststelling van de nieuwe NIKG is het de bedoeling dit structureel te borgen.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
123	PvdD	Marc Hanou	45	4.1	Waarom ontbreekt in 'Wat willen we bereiken?" in de eerste opsomming onder 1 fijnstof?	De opsomming is niet limitatief. De opgesomde uitdagingen zijn enkele die op dit moment in het oog springen. Andere uitdagingen worden daarmee niet ontkend.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
124	PvdD	Marc Hanou	46	4.1	De 'financiële ontwikkelingen'; de lasten verminderen omdat projecten aflopen. Worden geen nieuwe projecten opgestart die de lasten verzwaren? Is het iMPI in die zin een uitputtende reeks nieuwe projecten?	In het iMPI staan de infrastructuurprojecten die de provincie uitvoert op haar eigen areaal. Dit beleidsdoel heeft echter betrekking op projecten van derden die door de provincie worden gesubsidieerd. Deze staan dus niet in het iMPI. Een aantal grote subsidiebijdragen worden verstrekt in 2024 en 2025. Voor de jaren daarna staan minder subsidiebijdragen geraamd, omdat er voor die jaren (tot nu toe) minder grote projecten overeen zijn gekomen waaraan de provincie een bijdrage levert.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
125	PvdD	Jaap Hollebeek	50	4.4	"2.1 Op basis van inspectieonderzoeken worden noodzakelijke oeververvangingsprojecten uitgevoerd. De vervangingsprojecten zijn ….. de samenwerking is. Daar waar kansen zijn, worden natuurvriendelijke oevers toegepast om de biodiversiteit en waterkwaliteit te bevorderen." (blz. 50) Kunt u aangeven onder welke post binnen de tabel "Wat mag het kosten" op blz. 51 deze oeververvangingsprojecten zijn ondergebracht en hoe groot de raming is? Is al bekend om hoeveel en welke vervangingen het gaat?	De investeringen oeververvangingsprojecten komen niet direct tot uitdrukking in de lasten in de begroting. Dit zijn namelijk investeringen waarvan uiteindelijk, na afronding, de kapitaallasten in de provinciale lasten worden opgenomen. Deze investeringen maken onderdeel uit van de investeringen in het iMPI. U ziet de bedragen van de investeringen in de oeververvangingen daarom niet direct terug in de tabel op pagina 51. Voor nadere informatie over aard en omvang van investeringen verwijzen wij u naar het iMPI.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
126	PvdD	Jaap Hollebeek	52	4.4	“2.1 Op basis van inspectieonderzoeken worden noodzakelijke oeververvangingsprojecten uitgevoerd. De vervangingsprojecten zijn … de samenwerking is. Daar waar kansen zijn, worden natuurvriendelijke oevers toegepast om de biodiversiteit en waterkwaliteit te bevorderen.” (blz. 50) en “4.2 Samen met de TU Delft ontwikkelt de provincie levensduurverlengende innovaties. Daarnaast realiseert de provincie een biodynamische oever waarbij natuurlijke, levende gewassen worden gebruikt in plaats van harde (dode) materialen. Ook werkt de provincie aan mossen op beton als bescherming.” Vraag: Op blz. 52 wordt voor beleidsdoel 4.4 een koppeling gemaakt naar de Brede basismonitor op vier indicatoren. Is het mogelijk om ook een koppeling te maken naar de indicator ‘Biodiversiteit’ binnen de taartschijf ‘Natuur’ en/of naar ‘Oppervlaktewater’ binnen de taartschijf ‘Milieu’?	De op bladzijde 52 aangegeven indicatoren zijn gekozen omdat zij een directe relatie hebben met het beleidsdoel Infrastructuur Verbeteren en Verduurzamen. De indicatoren Biodiversiteit en Oppervlaktewater liggen bij dit beleidsdoel minder voor de hand, omdat deze indicatoren ook (en meer) door andere beleidsdoelen worden beïnvloed, bv Landbouw	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
127	PvdD	Ines Kostic	54	P5	“De provincie Noord-Holland zet zich in voor een vitaal en leefbaar landelijk gebied met economisch toekomstperspectief. In dit landelijk gebied zijn natuur en landbouw in balans en kunnen mensen wonen, werken en recreëren. Samen met de waterschappen zorgt de provincie voor voldoende en kwalitatief goed water, versterkt zij de biodiversiteit en draagt zij zorg voor de kwaliteit van het landschap.” Het Financieel Dagblad berichtte op 24 juli 2023 dat de veehouderij 9 miljard euro maatschappelijke schade per jaar veroorzaakt. O.a. door de emissie van fijnstof, ammoniak en broeikasgassen. De schade als gevolg van emissies in water is in dit onderzoek nog buiten beschouwing gelaten. 'Veehouderij veroorzaakt €9 mrd schade per jaar' (fd.nl) Hoeveel is de maatschappelijke schade ongeveer in Noord-Holland?	Daar hebben we geen exacte gegevens over. De veehouderij heeft in Noord-Holland al een relatief lage veebezetting.	Karen Arpad	Jelle Beesterboer	landelijk gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
128	PvdD	Ines Kostic	55	5.1	“Het samen met gemeenten, natuurbeheerders, landbouw, landbouw, bouw en industrie zoeken naar oplossingen en het nemen van maatregelen om de stikstofuitstoot te dringen, zodat planten en dieren in de stikstofgevoelige gebieden kunnen blijven groeien en leven.” Met hoeveel is de stikstofuitstoot in Noord-Holland teruggebracht sinds de uitspraak van de Raad van State in mei 2019?	Dat is niet scherp kwantitatief aan te geven. De standlijn in Aerius-monitor voor 2023 is 2021. Twee jaar terug. Twee jaar terug in de tijd is anderhalf jaar na de uitspraak van de ABRvS. Op dat moment was er nog nauwelijks sprake van een doorgevoerd bronmaatregelenpakket ten gevolge van de stikstofaanpak. Trend is wel dat sinds de jaren 90 de stikstofuitstoot in vrijwel alle sectoren is gedaald. Alleen is er in de landbouwsector sprake van stabilisatie en een lichte stijging.	Karen Arpad	Rosan Kocken/ Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	
129	PvdD	Ilona Haas	57	5.2	Welke natuurinclusieve innovaties worden toegepast om kosten voor beheer natuurbeheer te beperken?	De vraag is ons niet duidelijk.	Karen Arpad	Rosan Kocken	landelijk gebied	
130	PvdD	Ilona Haas	57	5.2	Welke middelen worden toegepast bij de “Effectieve bestrijding van invasieve exoten?” Vanuit de wetenschap weten we dat versterking van natuur helpt tegen invasieve exoten. Ligt de nadruk daarin ook op het beleid? Zo niet, gaat dit wel gebeuren?	Bij de bestrijding van invasieve exoten wordt per casus bekeken welke middelen ingezet moeten worden. De meest gebruikte middelen zijn het verwijderen en beheersen van invasieve exoten en het inzetten op systeemherstel voor de bestrijding. Welk middel wordt ingezet, verschilt per situatie. Op het moment dat er maar een beperkt aantal van een invasieve exoot in een gebied aanwezig is, is het meeste effectieve om de invasieve exoot in dit gebied helemaal te laten verwijderen. Echter, op het moment dat een invasieve exoot wijdverspreid is in een gebied, is het goed om in te zetten op versterking van de natuur. Het volledig verwijderen van deze invasieve exoot is dan niet meer haalbaar en het versterken van de natuur draagt bij aan het weerbaar maken van inheemse soorten tegen invasieve exoten. De keuzes die gemaakt worden met betrekking tot welke middelen ingezet worden per invasieve exoot, zijn altijd gebaseerd op wetenschappelijk bewijs/onderzoek.	Karen Arpad	Rosan Kocken	landelijk gebied	
131	PvdD	Marieke van Aesch	57	5.2	Het bevorderen van dierenwelzijn is als doelstelling geformuleerd. Welke concrete maatregelen worden hiervoor ingezet en welk budget is hiervoor gereserveerd?	Bij ontheffingverlening worden de beschikbare wetenschappelijke inzichten over methoden die het dierenwelzijn zo min mogelijk aantasten betrokken, zoals volgt uit de zorgplicht in de Wnb.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	
132	PvdD	Ilona Haas	57	5.2	Welke prioriteiten worden gesteld bij “het bevorderen van dierenwelzijn”? Welke diersoorten betreft het hier?	We verwijzen naar antwoord 131. Dierenwelzijn is een aspect van de doelstelling ‘plant- en diergezondheid’ voor kringlooplandbouw. Binnen kringlooplandbouw onderscheiden we zeven doelen. Die doelen werken we uit naar Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) op bedrijfsniveau. Voor de KPI dierenwelzijn kijken we ook naar de uitkomsten van het convenant dierwaardige veehouderij waarbij de Raad voor Dierenaangelegenheden zes leidende principes voor een veehouderij beschrijft (zie ook bijgevoegde hyperlink. De wet-en regelgeving voor dierenwelzijn ligt namelijk bij het Rijk. Dat geldt ook voor het generiek instrumentarium.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2022/11/04/convenant-dierwaardige-veehouderij#Onderwerpen%20Convenant).

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
133	PvdD	Ilona Haas	57	5.2	Hoort bij “het leveren van een bijdrage aan het voorkomen van faunaschade” ook dodelijke middelen? Welk deel van dit bedrag wordt benut om het gebruik van niet-dodelijke middelen te onderzoeken en te bevorderen?	Ja. Financiering van het onderzoek naar niet dodelijke middelen loopt via de bijdrage aan BIJ12, onderzoekscommissie.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	
134	PvdD	Ilona Haas	57	5.2	Onder welke post valt de structurele bijdrage aan wildopvangorganisaties? Welke specificatie hoort hierbij?	Er bestaat geen structurele bijdrage aan wildopvangorganisaties.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	
135	PvdD	Ilona Haas	58	5.2	“Wanneer het aantasten van dierenwelzijn echter onvermijdelijk is – bijvoorbeeld bij de bestrijding van gewasschade door ganzen – verplicht de provincie in haar ontheffingen het gebruik van de laatste wetenschappelijke inzichten over methoden die het dierenwelzijn zo min mogelijk aantasten” Op basis waarvan wordt bepaald dat aantasting van dierenwelzijn onvermijdelijk is? Is bij het vaststellen van de begroting ruimte ingeruimd voor onderzoek naar alleen het gebruik van niet-dodelijke middelen en welke besparingen of extra kosten dit met zich mee kan brengen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de specificatie hiervan?	De afweging wordt gemaakt bij de ontheffingverlening. Voor financiering onderzoek zie antwoord op vraag 133. Er is ons geen onderzoek bekend naar de financiële gevolgen van niet dodelijke middelen.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	
136	PvdD	Ilona Haas	58	5.2	Gebruikt GS het rapport “Innovaties voor ganzenwering en verjaging in de provincie Utrecht” bij het verkennen en inzetten van niet-dodelijke middelen? Innovaties voor ganzenwering en -verjaging in de provincie Utrecht - Groen Kennisnet	De verkenning van de alternatieven wordt meegenomen in op te stellen faunabeheerplannen. In dat kader wordt ook deze rapportage betrokken.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	
137	PvdD	Ines Kostic	58	5.2	Kunt u een overzicht sturen van alle viswateren die u verhuurt (visrechten), inclusief de wateren waarvoor dat geldt en wanneer de contracten aflopen?	In de bijlage vindt u een overzicht van alle percelen water waarvan het visrecht is verhuurd. Wij verhuren het visrecht van alle wateren, die in ons eigendom zijn. Er is sprake van 6-jarige contracten en deze worden van rechtswege verlengd voor een gelijke periode (conform artikel 33 van de Visserijwet 1963).	Karen Arpad	Esther Rommel	landelijk gebied	20230921 Overzicht verhuur visrechten

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
138	PvdD	Jaap Hollebeek	75	6.3	In het programma Cultuureducatie Met Kwaliteit werken scholen en culturele instellingen in het hele land samen om kunst en cultuur een vast onderdeel van het lesprogramma te maken. Het betreft primair onderwijs, voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs of MBO. De site laat zien dat er 4 instellingen meedoen in NH, allemaal in stedelijke gebied rondom Amsterdam. Home - Cultuureducatie met Kwaliteit Uit de website PleinC is op te maken dat dit lang niet voldoende is om cultuureducatie met kwaliteit te garanderen in heel Noord-Holland, in alle genoemde gremia. Vraag: Het huidige structurele budget voor regionale samenwerking van gemeenten op het gebied van cultuur voor het 'matching programma cultuureducatie met kwaliteit' is bedoeld om cultuureducatie met kwaliteit te garanderen in zoveel mogelijk scholen in Noord-Holland. Kan de provincie aangeven welke kaders zij stelt aan deze matching en welk bedrag nodig is om een evenredige spreiding over Noord-Holland (dus ook Noord-Holland Noord) en doelgroepen (i.e. primair onderwijs, voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs en MBO) te garanderen?	In Noord-Holland zijn zeven culturele instellingen penvoerder CmK voor de steden (> 90.000 inwoners) en Plein C voor 26 kleine en middelgrote gemeenten. Lokale culturele instellingen zijn aangehaakt als samenwerkingspartner bij de penvoerders. Dit zorgt voor spreiding over geheel Noord-Holland in zowel het stedelijk als landelijk gebied. Hoewel zes gemeenten financieel niet bijdragen, krijgen de scholen in die gemeenten via Plein C (uitvoerder provinciaal programma) toegang tot cultuureducatie. Uitgangspunt is dat elk kind in Noord-Holland recht heeft op goed cultuuronderwijs en dat alle scholen kunnen profiteren van cultuureducatie. De focus lag op primair onderwijs en omwille van kansengelijkheid zijn binnen het provinciaal programma sinds 2021 het speciaal onderwijs en voortgezet onderwijs toegevoegd. Om cultuureducatie kwantitatief en kwalitatief op peil te houden, en in de toekomst alle scholen PO (447), VO (150), speciaal onderwijs (50) en MBO (73) te bereiken, zijn de middelen die in het kader van Cultuureducatie met Kwaliteit beschikbaar komen (van het Rijk en onze eigen matchingsmiddelen) op termijn mogelijk niet meer toereikend.	Michiel de Graef	Jeroen Olthof	leefomgeving	
139	PvdD	Jaap Hollebeek	75	6.3	Kan cultuur worden verwerkt in de Brede basismonitor, bijvoorbeeld door de indicator ‘Afstand tot cultuur’?	Wij nemen dit mee bij de doorontwikkeling van de Brede Basismontor. Wat hierbij wel meespeelt is dat we het aantal indicatoren in de Brede Basismonitor niet te groot willen laten worden. Afstand tot cultuur is weer uit te splitsen in: musea, podiumkunsten, poppodia, enz. Daarnaast is deze indicator geen onderdeel van de CBS Regionale Monitor Brede Welvaart die een belangrijkste basis vormt voor de Brede Basismonitor. Gegevens over afstanden tot culturele voorzieningen kunt u hier vinden: https://cbsinuwbuurt.nl/	Michiel de Graef/Henk Fernee	Jeroen Olthof	leefomgeving	https://cbsinuwbuurt.nl/
140	PvdD	Jaap Hollebeek	124		Wat doet de provincie NH om de trend van 2% (autonome) groei van het wagenpark te breken, om daarmee een bijdrage te leveren aan het beperken van mobiliteit en daarmee een concrete bijdrage aan vrijwel alle opgaven waar de provincie voor staat?	In het door uw staten vastgestelde Perspectief Mobiliteit staat aangegeven dat wij inzetten op een mobiliteitstransitie door te verminderen, veranderen en te verbeteren. We zetten nadrukkelijk in op het stimuleren van actieve Mobiliteit (wandelen en fietsen), versterken van het Openbaar Vervoer en deelmobiliteit. Met het actief inzetten van de Werkgeversaanpak willen wij ook mobiliteit voorkomen door thuiswerken en reizen buiten de spits te stimuleren (spreiden en mijden).	Frans v.d. Linden en Shirin Jaffri	Jeroen Olthof	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
141	PvdD	Marieke van Aesch	221	P2	Er is drie maal 70.000 euro subsidie aangevraagd voor 2024 voor de aanstelling van een warmteregisseur voor de gemeente Hilversum, gemeente Aalsmeer en OD IJmond. Kan worden aangegeven wat de doelstellingen zijn van deze warmteregisseurs in 2024 en wat hun werkzaamheden precies zijn? Op welke manier worden andere gemeenten ondersteund op dit vlak?	De doelstellingen van een warmteregisseur zijn het versnellen van aanleg warmtenetten en mogelijk coördinatie collectieve aanpak energiearmoede of inkoop duurzaamheidsmaatregelen zoals isolatie of warmtepompen. Belangrijkste werkzaamheden zijn het bij elkaar brengen van partijen inclusief de opzet van een governancestructuur. Nadruk ligt op de regisseurs-/procesrol en minder op de inhoud. Daartoe worden onderzoeken uitgezet,een plan van aanpak opgesteld en een routeplan gemaakt voor een gezamenlijke uitrol binnen afgesproken prioriteiten. Niet alle gemeenten hebben behoefte aan een regisseur, omdat ze die zelf in huis hebben of nog niet in die fase zitten. Andere gemeenten worden meer op inhoud ondersteund vanuit het SPDE. Via de nieuwe regeling vanuit het NPLW gaan we de komende 3 jaar regisseurs, coördinatoren en experts inhuren die voor meerdere gemeenten tegelijk in een warmteregio aan de slag kunnen.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
142	PvdD	Jaap Hollebeek	223	P5	In het programma Natuur en Landelijk Gebied is maximaal € 591.220 aan subsidie begroot voor Gemeente Haarlemmermeer, Aanleg noodzakelijke natuurverbinding Groene As. Zijn er bij die projecten ook (vaar)wegen gemoeid?	In beginsel niet.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
143	PvdD	Jaap Hollebeek	224	P5	In het programma Natuur en Landelijk Gebied is maximaal € 70.000 aan subsidie begroot voor Gemeente Diemen, ecologische verbindingen Diemerscheg. Zijn er bij die projecten ook (vaar)wegen gemoeid?	In beginsel niet.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	
144	PvdD	Marieke van Aesch	225	5.2	Er is 100.000 euro subsidie aangevraagd door gemeente Haarlemmermeer voor de uitvoering van de Bossenstrategie. Kan worden aangegeven hoe dit geld gaat worden besteed (pijlers Landelijke Bossenstrategie) en om hoeveel hectare bos dat gaat?	In het kader van de - vanuit het Programma Natuur (SPUK) opengestelde - Uitvoeringsregeling Boscompensatie heeft de gemeente Haarlemmermeer subsidie aangevraagd (1.3M) voor 3 aan te leggen bosparken met een gezamenlijke oppervlakte van 29 ha. Een beschikking voor 16 ha (842.000 euro) is momenteel in behandeling. Boscompensatie maakt deel uit van de eerste pijler van de Bossenstrategie ‘Meer Bos’.	Karen Arpad	Rosan Kocken	landelijk gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
145	PvdD	Ines Kostic	23, 50		Goed ecologisch bermbeheer is cruciaal om bij te dragen aan de oplossing van de klimaat- en natuurcrisis. Uit het onderzoek blijkt tevens het belang van monitoring groot is. a) Is het bermbeheer beleid afgelopen jaren gemonitord en geëvalueerd? Zo ja, kunt u ons de rapporten toesturen? Zo nee, wanneer komt er een evaluatie? b) Ziet GS kansen om ecologisch bermbeheer te verbeteren, in overleg met ecologen? c) Gelderland laat jaarlijks de bermen inspecteren door ecologen. Doet dat provincie dat ook of ziet zij mogelijkheden om ecologisch bermbeheer op deze manier te volgen en indien nodig te verbeteren?	a. De biodiversiteit van de provinciale wegbermen wordt gemonitord door een extern ecologisch adviesbureau. Hun opdracht loopt van 2022 tot en met 2025. Het doel van deze monitoring is de effecten van aangepast maaibeheer te kunnen bepalen en het verzamelen van data door het monitoren van de soortenrijkdom en hierdoor de ontwikkeling van de biodiversiteit in de bermen kunnen meten. Na het eerste jaar monitoring (2022) is een tussentijdse evaluatie gehouden. Het meetnet is geoptimaliseerd. De rapportage is nog niet beschikbaar, maar de inventarisatiegegevens worden toegevoegd aan de openbare databank van de NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna) en op de Floron Nectarindex. In één van de contractgebieden worden de bermen bovendien jaarlijks gemonitord door een ecoloog van de aannemer, waarbij deze worden beoordeeld op kansen voor verbeteren van de biodiversiteit. Hierbij wordt de huidige vegetatie vergeleken met de situatie en doelen uit de nulmeting uit 2018, voor aanvang het gebiedscontract. Jaarlijks worden de bevindingen gerapporteerd en wordt het beheer bijgestuurd indien nodig. b. Mogelijkheden voor optimalisatie van het ecologisch bermbeheer en kansen voor verbetering van de biodiversiteit worden periodiek besproken met ecologen en gebiedsaannemers. c. Bermmonitoring zal gecontinueerd worden om zo de ontwikkelingen van de vegetatie in de bermen kunnen volgen en indien nodig het beheer te kunnen bijsturen. Het beheer van de bermen zal mee-evolueren met toenemende kennis en innovaties.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
146	PvdD	Ellinoor Jorna	159		Er is alleen incidenteel geld beschikbaar voor asielbeleid terwijl we weten dat het aantal asielzoekers de komende jaren zal oplopen. De Tweede Kamer sprak al eens over een heuse “asielcrisis”. • Waarom is er niet gekozen voor een structureel geldbedrag of zelfs jaarlijks oplopend?	Dit bedrag is bedoeld ter uitvoering van de taken waarvoor uw Staten in de brief van 15 juni 2023 (2043601/2043613) zijn geïnformeerd. Het gaat hier onder andere om personele capaciteit ter ondersteuning van de provinciale regietafel asielopvang, taken gerelateerd aan RO- en woonbeleid, en eventuele ruimtelijke onderzoeken. In afwachting van de komst van de Spreidingswet en het nieuwe kabinet worden voor deze taken structurele middelen vanuit het Rijk voorzien. Om die reden gaat het hier om een incidenteel bedrag	Wouter Kegel	GS	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
147	PvdD	Ellinoor Jorna	107	§ 3.4	Op pagina 107 lezen we: "Wij zijn een aantrekkelijke werkgever waar medewerkers kunnen groeien en waar integriteit hoog in het vaandel staat". Medewerkers gaan actief de dialoog aan over diversiteit en inclusie, “Wij zijn trots op wat we als provincieorganisatie doen en wie we zijn.”. Toch leveren de trefwoorden inclusie en lhbti, racisme en diversiteit niets op (behalve de termen diversiteit en inclusie met andere semantiek-Natuurinclusief/biodiversiteit) terwijl de provincie een erkende regenboog provincie is. Het stuk geeft weinig echte invulling aan dit thema. Zijn er structurele plannen om gemarginaliseerde groepen in veiligheid en tot hun recht te brengen de komende 4 jaar?	Het gaat om het uitdragen waarden. De provincie is een werkgever voor iedereen. Recent is door de commissaris van de Koning het opschrift van artikel 1 van de grondwet onthult bij de ingang van het Houtplein. Deze belangrijke waarden willen we voortdurend blijven uitdragen, in gedrag en handelingen. Als werkgever, en ook in onze relatie met de samenleving. Het vernieuwde beleid m.b.t. psychosociale arbeidsbelasting (waaronder seksuele intimidatie, agressie en geweld, pesten en intimidatie en discriminatie) is recent vastgesteld. De implementatie wordt nu voorbereid en gaat binnenkort van start. Verder voeren we op dit moment een onderzoek uit hoe we onze culturele diversiteit kunnen verbeteren en versterken. Het uitdragen van waarden staat voorop. De provincie is een werkgever voor iedereen. Dat zit naar ons idee niet in het opschrijven van specifieke termen in beleid, maar in het zijn van een organisatie waarin iedereen zich thuis voelt.	Marielle Haller-Meijering	Arthur van Dijk	Bestuur	
148	PvdD	Ellinoor Jorna	16	1.1	1.1-1.2 stelt dat “de provincie voert actief beleid om gewenst gedrag te bevorderen en ongewenst gedrag tegen te gaan”. • Doelt de provincie hiermee op de eerder genoemde integriteitsonderzoeken en bijvoorbeeld de trainingen in het inwerkprogramma of doelt de provincie hier ook mee binnen de maatschappij? • Welke soorten van gewenst gedrag krijgen hier de focus, gaat het ook om bijvoorbeeld informatieverstrekking en monitoring op het gebied van veiligheid en inclusie? Denk hierbij aan ableisme, rascisme, homo en trans-fobie tegen gaan. • Wat is hier het “actieve” deel van het beleid? Wat gaat de provincie hier structureel voor doen?	De provincie doelt hierbij op integriteitsworkshops voor alle nieuwe medewerkers en voor bestaande sectoren maar ook voor politieke ambtsdragers, het voeren van beleid tegen psychosociale arbeidsbelasting, het bieden van handvatten (uit het voormalige programma DADEN) voor het elkaar aanspreken op gedrag en op het updaten van de gedragscodes voor ambtenaren en politieke ambtsdragers. Hoewel ambtenaren en, met name, politieke ambtsdragers in de samenleving een voorbeeldfunctie bekleden en er gesteld zou kunnen worden dat hun gedrag van zekere invloed is op het gedrag van inwoners van de provincie, wordt er niet actief beleid gevoerd dat zich richt op de maatschappij. We verwachten als provincie natuurlijk ook gewenst gedrag van onze opdrachtnemers, zoals maatschappelijk verantwoord ondernemen en inzet op het gebied van social return. Als provincie dragen we zodoende waarden van gewenst gedrag uit naar organisaties waar wij opdrachten aan gunnen. Ook wordt er gewerkt aan een norm voor gewenst gedrag, ten aanzien van het begrenzen van agressie en geweld tegen ambtenaren en politieke ambtsdragers. Ten aanzien van diversiteit en inclusie wordt ook beleid gevoerd, gericht op de eigen organisatie.	Jelle Rinzema/Alexander Dalenoort	Arthur van Dijk	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
149	PvdD	Ines Kostic	5	5.6	Hoeveel bedraagt het budget t.b.v. van specifiek de plantaardige eiwittransitie voor komende vier jaar? (dus nog los van andere investeringen in de landbouw)	In de uitvoeringsagenda 2023-2024 van de Voedselvisie is de inzet op de eiwittransitie terug te vinden bij de acties 2,3,4,5,6,11,14,15,16,17 en 18. De bijdrage is begroot rond de € 350.000. Voor de jaren 2025 en 2026 moet nog bepaald worden of er opnieuw een uitvoeringsagenda Voedselvisie wordt vastgesteld of dat op andere wijze invulling wordt gegeven aan de doelen van de Voedselvisie, bijvoorbeeld via het PPLG.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
150	PvdD	Ellinoor Jorna	16	1.1	Onder het onderwerp bestuur,1.1 Faciliteren voor de provincie, punt 2.3 stelt: De provincie stelt vanaf 2024 extra middelen beschikbaar voor communicatie en participatie. Deze gaan onder andere naar het scholieren programma, pride deelname, keti koti, inwonersparticipatie etcetera. •Wordt er hiervoor samengewerkt met en geluisterd naar belangenbehartigers zoals bijvoorbeeld het COC of The Black Archives? Er is in de vorige collegeperiode meerdere keren het belang van het betrekken van belangenbehartigers en organisaties besproken. •Neemt de besteding van de 215.000 euro die in het coalitieakkoord is begroot de taken van de provincie als regenboogprovincie in acht en het ondertekende stembusakkoord door het overgrote deel van de partijen? •Is er een compleet overzicht van het regenboogbeleid van de provincie?	In de uitvoeringsagenda 2023-2024 van de Voedselvisie is de inzet op de eiw	Otte Beeksma	Arthur van Dijk	Bestuur	
151	PvdD	Ellinoor Jorna	70	6.1	6.1-4.1 Het ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied dat de provincie opstelt met het Rijk weegt de thema's: gezonde leefomgeving, haveneconomie, circulaire economie, energietransitie, landschap en ecologie, woningbouw en water tegen elkaar af. •Wordt biodiversiteit ook meegenomen in dit verhaal? •Zo ja; waarom is ervoor gekozen dit niet explicieter te benoemen ondanks het uitroepen van de klimaat- en biodiversiteitscrisis vorig jaar?	Ja, biodiversiteit wordt meegenomen. In het Ontwikkelperspectief zijn het herstel van biodiversiteit en het versterken van de ecologie benoemd als opgaven. Ook zijn ze ruimtelijk meegenomen in de oplossingsrichtingen als onderdeel van de landschappelijke structuurversterkingen. Ook staat benoemd dat het herstel van de biodiversiteit een belangrijk argument is om de energietransitie en de economische transitie ter hand te nemen.	Marco Berkhout	Esther Rommel	Bestuur	
152	PvdD	Ellinoor Jorna	70	6.1	6.1-3.1 zegt: "De provincie besteedt extra aandacht aan omscholing van werknemers en mensen die nu niet werken naar sectoren die bijdragen aan de transities." •Om welke sectoren gaat het hier precies? •En wordt er hierbij bijvoorbeeld ook extra aandacht besteed aan gemarginaliseerde groepen zoals migranten?	De provincie richt zich met haar A&O beleid op techniek en technologie ten behoeve van een duurzaam Noord-Holland. Verbinden van onderwijs met bedrijfsleven staat centraal. Sectoren waar we ons op richten zijn met name bouw- en installatie, haven en maakindustrie en agritech. De provincie heeft geen rol in het sociaal domein. Via het herstel- en duurzaamheidsfonds cofinancieren we momenteel projecten die werken aan de realisatie van laagdrempelige leerwerklocaties. Deze locaties zijn met name gericht op de doelgroep met meer afstand tot de arbeidsmarkt, waaronder statushouders, om hen op het eigen niveau aan de slag te krijgen in de genoemde sectoren.	Michiel de Graef	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
153	PvdD	Ines Kostic	12		"Aandachtspunten met een (licht) negatieve score zijn: klimaat, natuur, circulaire economie, oppervlaktewater, verkeersveiligheid en de woningmarkt." Dit zijn juist de grote onderwerpen waar we luxe niet meer hebben om tijd te verliezen. Welke concrete extra maatregelen neemt de provincie komende vier jaar om de klimaat- en natuurcrisis in samenhang en tijdig aan te pakken?	De provincie zet via het PPLG in op het in samenhang realiseren van doelen op het gebied van o.a. klimaat en natuur in het landelijk gebied. Zie hiervoor de startversie van het PPLG. De maatregelen die daarbij horen worden de komende jaren nog verder uitgewerkt.	Karen Arpad	Rosan Kocken	?	
154	PvdD	Ellinoor Jorna	69	6.1	De begroting richt zich onder meer in dit hoofdstuk erg op circulariteit en op onderzoek naar efficiëntie en vereenvoudiging van procedures etc. • Wordt er voor de circulaire transitie ook gekeken naar meer regulerende instrumenten via het VTH-proces en de mogelijkheden die hier liggen?	In 2021/22 zijn met alle vier de Omgevingsdiensten pilots uitgevoerd om tot ervaring te komen over het meenemen van circulaire doelstellingen in hun VTH-taken. In IPO-verband is vervolgens in september 2022 door de Bestuurlijke Advies Commissie Milieu, Toezicht en Handhaving de Bouwstenenvisie Circulaire Economie en Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving vastgesteld. Hierin zijn bouwstenen voor beleid opgenomen welke provincies kunnen opnemen in het eigen beleid voor de inzet van de VTH-taken voor de transitie naar een circulaire economie. Met de OD's in Noord-Holland worden gesproken gevoerd over de implementatie van deze bouwstenen. Met de MRA is een digitaal loket opgericht waar ondernemers op een laagdrempelige manier melding kunnen maken van belemmeringen in wet- en regelgeving. In het 'MRA platform wet- en regelgeving' worden casussen besproken met vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten, de Haven van Amsterdam en alle omgevingsdiensten van Noord-Holland en Flevoland om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Ook is in opdracht van de provincie is een tool ontwikkeld voor bedrijven en de omgevingsdiensten om afvalstromen van bedrijven in kaart te brengen (Bedrijfsafvalprofiel) om daarmee inzichtelijk te maken hoe deze afvalstromen hoogwaardiger toegepast kunnen worden.	Jessica Schonewille	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
155	PvdD	Ines Kostic	12		"Aandachtspunten met een (licht) negatieve score zijn: klimaat, natuur, circulaire economie, oppervlaktewater, verkeersveiligheid en de woningmarkt." Dit zijn juist de grote onderwerpen waar we luxe niet meer hebben om tijd te verliezen. Welke concrete extra maatregelen neemt de provincie komende vier jaar om de KRW-doelen te halen?	Op dit moment richt de provincie zich op de KRW maatregelen die zijn opgenomen in het RWP 2022-2027. In aanvulling hierop voert de provincie samen met de waterschappen, gemeenten, PWN, RWS en OD's een pilot uit om meer grip te krijgen op indirecte lozingen. Uiteindelijk moet dit leiden tot herstel van achterstallig werk (wat speelt in heel Nederland) en versterking van de taken op vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) voor indirecte lozingen. Dit heeft o.a. een belangrijk raakvlak met het behalen van de KRW-doelen voor toxische stoffen en nutriënten. Ook vindt participatie plaats in het KRW-impulsprogramma waar de tussenevaluatie van het Rijk en doorrekening KRW-doelbereik onder vallen. Hiermee wordt bepaald of de doelen worden gehaald en of extra maatregelen mogelijk en nodig zijn. Daarnaast wordt in de uitwerking van het PPLG gezocht naar meekoppelkansen met de KRW, bijvoorbeeld in het ontwerp van de Groenblauwe dooradering. De waterschappen werken aan het uitvoeren van de maatregelen voor het bereiken van de KRW-doelen. Via het PPLG zet de provincie aanvullend in om maatregelen die ook bijdragen aan deze doelen. De startversie biedt daarvoor het meest recente overzicht. Op dit moment neemt de provincie geen éxtra maatregelen. De provincie voert samen met waterschap, gemeenten, PWN, RWS en OD's een pilot uit om meer grip te krijgen op indirecte lozingen. Uiteindelijk moet dit leiden tot herstel van achterstallig werk (wat speelt in heel Nederland) en versterking van de taken op vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) voor indirecte lozingen. Dit heeft oa een belangrijk raakvlak met het behalen van de KRW-doelen voor toxische stoffen en nutriënten. Ook vindt participatie plaats in het KRW-impulsprogramma waar de tussenevaluatie van het Rijk en doorrekening KRW-doelbereik onder vallen.	Tom Smeelen *Karen Arpad*	Rosan Kocken	Landelijk gebied	
156	PvdD	Ellinoor Jorna	69	6.1	In 6.1 bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie lezen we: De provincie wil zowel koploper zijn in de transitie naar circulariteit als de meest mkb-vriendelijke provincie zijn. •Deze twee zouden met elkaar op gespannen voet komen te staan. Is er vooraf al prioritering voor een van de twee?	Wij ervaren niet dat hier sprake is van het op gespannen voet staan van twee ambities. Er is dan ook geen prioritering voor één van deze twee doelstellingen.	Michiel de Graef	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
157	PvdD	Ines Kostic	12		"Aandachtspunten met een (licht) negatieve score zijn: klimaat, natuur, circulaire economie, oppervlaktewater, verkeersveiligheid en de woningmarkt." Het gebruik van grondstoffen is gestegen ipv gedaald. Welke concrete extra maatregelen neemt de provincie komende vier jaar om het gebruik van grondstoffen te doen dalen en de circulaire economie versneld te realiseren?	Vanuit de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 wordt ingezet op het stimuleren van circulair ondernemerschap en het verminderen van het primaire grondstofgebruik. Vanuit de Actieagenda zijn richten verschillende acties zich op het verminderen van het grondstofgebruik. Er is o.a. een subsidieregeling voor circulaire ketensamenwerking opengesteld. Bedrijven die willen samenwerken in een keten om het gebruik van grondstoffen te verminderen. Ook is er een ketenaanjager circulaire bouw aangesteld. De ketenaanjager heeft als opdracht om de mogelijkheden voor circulair gebruik van bouwmaterialen in Noord-Holland Noord in kaart te brengen en bedrijven te ondersteunen bij het sluiten van grondstofketens. Het doel is om met betrokken bouwbedrijven, zorginstellingen, woningcorporaties en gemeenten te zorgen dat (secundaire) bouwmaterialen de komende jaren op grote schaal beschikbaar komen vanuit sloopprojecten worden gebruikt in toekomstige bouwprojecten om zo bijt te dragen aan een reductie van de primaire grondstofvraag in de bouwsector. Eind 2023 wordt een tussenevaluatie van de Actieagenda afgerond. Op basis van de tussenevaluatie worden acties voor het vervolg opgesteld.	Michiel de Graef	Esther Rommel	Leefomgeving	
158	PvdD	Ines Kostic	15	P2	Sinds 2016 zijn overheden verplicht het VN-Verdrag Handicap toe te passen in eigen beleid. Dat kan door bijvoorbeeld rekening te houden met mensen met een beperking bij aanleg van infrastructuur, in eigen provinciale gebouwen, bij OV en mobiliteit, etc. Op welke wijze gaat de provincie hier komende jaren verder invulling aan geven?	Voor OV heeft provincie mede het bestuursakkoord toegankelijkheid getekend. Doel is om de komende jaren het OV verder toegankelijk te maken zodat in 2040 het OV volledig toegankelijk is. Toegankelijkheid van OV zit voor een groot deel in het toegankelijk maken van haltes, hiervoor zijn we wel deels afhankelijk van de medewerking van wegbeheerders. Een plan van aanpak wordt op dit moment opgesteld en zal begin volgend jaar ter kennisname naar PS gestuurd worden. Langs provinciale fietspaden wordt de komende jaren op veel plekken (ca. 200 km) kantmarkering aangebracht. Dit is o.a. ter verbetering van de zichtbaarheid voor slechtzienden.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
159	PvdD	Ines Kostic	23	P2	Een aantal jaar terug is een initiatiefvoorstel aangenomen waarin de provincie haar ambitie uitspreekt om een afvalloze provincie te worden. Welke maatregelen gaat de provincie daarvoor nemen komende vier jaar (o.a. in strijd tegen zwerfafval) en hoeveel geld is daarvoor vrijgemaakt?	Naar aanleiding van een ingediende motie is de pilot zwerfvuil ingezet. Deze pilot wordt nog geëvalueerd. Daarmee is het nog te vroeg voor beantwoording van de gestelde vraag. De beantwoording aan de Staten zal t.z.t. plaatsvinden middels afhandeling van de openstaande motie. We komen hier dus nog op terug.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
160	PvdD	Ines Kostic	12		De beschrijving bij het thema economie bij de Brede Basismonitor nog steeds niet in lijn met ingezette koers vanuit vorige GS en het aangenomen initatiefvoorstel NH Impact. https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/economie; https://assets.partijvoordedieren.nl/assets/site/noordHolland/Initiatiefvoorstel-Impact-NH.pdf De provinciale visie op nieuwe economie zoals geschetst in o.a. de Omgevingsvisie en de Uitvoeringsagenda Economie rijmt niet met achterhaalde beschrijving die nu op de website van de Brede Basismonitor staat. In de Uitvoeringsagenda staat: "Iedere Noord-Hollander moet de mogelijkheid hebben om deel te nemen in de economie en bij te dragen aan duurzame economische ontwikkeling. Een economie die de brede welvaart versterkt, brengt ook geen schade toe aan de ecologie, biodiversiteit en dierenwelzijn." Uit het initatiefvoorstel NH Impact is onder andere gekomen dat GS zal kijken naar: - actualisering van indicatoren voor "Economie" op een manier dat de doelen die de provincie belangrijk vindt in de duurzame betekeniseconomie, beter naar voren komen. Zoals boven zelf door provincie beschreven "een economie die geen schade brengt aan ecologie, biodiversiteit en dierenwelzijn." - actualisering van de beschrijving van het thema "Economie" op de website van de Brede Basismonitor. opdat het beter aansluit bij de ambities van een brede welvaartseconomie, een "economie die de brede welvaart versterkt, brengt ook geen schade toe aan de ecologie, biodiversiteit en dierenwelzijn". [2] - de doelenboom in de begroting zo aan te passen, dat de doelen die de provincie belangrijk vindt in de duurzame betekeniseconomie, beter naar voren komen. a) Wanneer wordt dit volledig uitgevoerd en aangepast? b) Op welke wijze gaat de provincie bij het thema economie monitoren en reflecteren op de vraag of we op weg zijn naar een economie "die geen schade toebrengt aan ecologie, biodiversiteit en dierenwelzijn."?	Een brief met de stand van zaken rond het genoemde initiatiefvoorstel volgt op korte termijn. Op dit moment monitoren we het begrip 'brede welvaart' via de Brede Basismonitor Noord-Holland. Dit is geen beleidsmonitor waarin de maatschappelijke effecten van het beleid worden gemeten, maar een trendmonitor. Hiermee worden ook statenfracties ondersteund om deze trends te interpreteren, te reflecteren en te wegen naargelang de politieke achtergrond van de fractie. Het economisch beleid heeft op dit moment geen beleidsmonitor. Bij het opstellen van nieuw economisch beleid zullen we meenemen hoe onze beleidsdoelen vertaald kunnen worden in objectief meetbare indicatoren.	Henk Fernee	Esther Rommel	Bestuur	
161	PvdD	Ines Kostic	12		We zouden in kader van het initiatiefvoorstel NH Impact kijken hoe we de indicatoren voor economie meer zouden kunnen laten aansluiten op het meten van wat we eigenlijk met economie willen: een groene economie binnen draakgracht van de planeet. "Het beeld bij het thema werk is overwegend positief: alle trends zijn stabiel of bewegen in de gewenste richting. Veel mensen hebben een baan, de werkgelegenheid is hoog en de werkloosheid laag." In het kader van in kaart brengen van ontwikkelingen richting groene economie, is het mogelijk om te kijken hoe het staat met werkgelegenheid in fossiele sector en industrie ten opzichte van groene banen?	Wij gaan dit bekijken bij de doorontwikkeling van de Brede Basismonitor. Hiervoor is wel vereist dat een eenduidige landelijke definitie bestaat.	Henk Fernee	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
162	PvdD	Ines Kostic	23	P2	Energiebesparing zou volgens experts prioriteit moeten zijn. In 2021 voldeed slechts 9% van de bedrijven in Noord-Holland volledig aan de al jaren bestaande wettelijke plicht om energie te besparen. De provincie Overijssel in samenwerking met de Omgevingsdiensten concludeerde onlangs: “Onderzoek heeft aangetoond dat één toezichthouder een energiebesparing kan opleveren die gelijk staat aan de plaatsing van vijf windmolens. Dat is een enorm potentieel, die momenteel nog niet wordt benut." a) Bedrijven dienen aan de wet te voldoen en de provincie dient dat te handhaven. Hoeveel procent van de bedrijven voldoet aan de energiebesparingsplicht in Noord-Holland anno 2023? Wanneer wordt gehandhaafd bij bedrijven die er niet aan voldoen? b) Hoeveel budget is gereserveerd om huishoudens te helpen met energiebesparing voor komende vier jaar? Komt GS met een actieplan?	In het Energiebesparingsakkoord Noord-Holland 2022-2025 hebben de provincie Noord-Holland en de gemeenten samen afspraken gemaakt om bedrijven in de regio aan te moedigen energie te besparen. De provincie stelt € 8 miljoen beschikbaar voor dit doel, waarbij gemeenten de helft van de toezichtskosten voor hun rekening nemen. De provincie verleent vergunningen aan ongeveer 110 complexe bedrijven met wettelijke besparingsverplichtingen, terwijl gemeenten dit doen voor ongeveer 15.000 andere bedrijven met besparingsverplichtingen. Het toezicht op de 19 grootste (ETS) bedrijven in Noord-Holland valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. Omgevingsdiensten controleren namens gemeenten en provincies of bedrijven zich aan de energiebesparingsregels houden. Het Activiteitenbesluit milieubeheer verplicht bedrijven en instellingen om alle energiebesparende maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder uit te voeren. Dit is de energiebesparingsplicht. De energiebesparingsplicht geldt voor locaties van bedrijven en instellingen die per jaar vanaf 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m3 aardgas(equivalent) gebruiken. Omdat onze invloed op energiebesparing van andere actoren zeer beperkt is, hebben we hiervoor geen energiebesparingsdoel opgenomen. Dat gezegd hebbende Energiebesparing is in het Nationaal Plan Energiesysteem. Kern van het Nationaal Programma Energie Besparing is het stellen van concrete sectorale besparingsdoelen om daar met gerichte maatregelen actief op te sturen. Het is de bedoeling dat het programma nog dit jaar van start gaat.	Suzanne van Noort	Jeroen Olthof	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
163	PvdD	Ines Kostic	23	P2	Het Rijk zegt dat wat betreft CO2-uitstoot in 2030, "het streven is zelfs 60% vermindering". De provincie Noord-Holland committeert zich aan het landelijk klimaatakkoord en de daarna gemaakte afspraken om voor 2030 55% CO2-reductie te halen ten opzichte van 1990. a) Is de provincie zich ook bereid te committeren aan het streven van het Rijk van 60%? Zo nee, waarom niet? b) Om de klimaatcrisis eerlijk en op tijd aan te kunnen pakken is een veel snellere reductie van CO2 nodig. Gaat de provincie mogelijkheden zoeken om waar kan nog meer CO2eq-reductie te realiseren en daarvoor lobbyen in Europa en bij het Rijk?	a) Wij hebben op dit moment nog onvolledig inzicht in het aantal bedrijven dat voldoet aan de energiebesparingsplicht. Omdat GS het belangrijk vinden dat bedrijven aan deze plicht voldoen hebben provincie, de Noord-Hollandse gemeenten en de omgevingsdiensten het Energiebesparingsakkoord gesloten. In dit akkoord zijn afspraken gemaakt over hoe wij bedrijven met een wortel en stokaanpak aanzetten om te voldoen aan de energiebesparingsplicht. Voor de uitvoering van dit akkoord heeft de provincie € 8 miljoen beschikbaar gesteld. Met het akkoord zijn de volgende doelen gesteld: eind 2023 moeten alle bedrijven met energiebesparingsplicht geïnformeerd zijn over hun energiebesparingsplicht en hoe zij daar aan kunnen voldoen. In 2026 moeten alle bedrijven aan deze plicht voldoen. Om de voortgang van het akkoord te kunnen volgen werken wij samen met de omgevingsdienst aan een monitoringsysteem. uitvoerbaar zijn om effectief te zijn als richtsnoer. Op dit moment wordt een reductie van 55% beschouwd als de meest haalbare doelstelling. b) Om de klimaatcrisis doeltreffend aan te pakken, blijven we samenwerken met het Rijk en andere partners om waar mogelijk CO2-eq. reducties te realiseren. De ruimte voor zelfstandige ambities van de provincie is beperkt, gezien onze rol. We volgen met interesse het beleid van het Rijk. Bovendien is de Wetenschappelijke Klimaatraad momenteel bezig met het beoordelen of de bestaande ambities voldoende zijn in het licht van de zich ontwikkelende klimaatverandering. We blijven betrokken bij deze discussies en blijven openstaan voor aanpassingen in ons beleid op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten en beleidsontwikkelingen.	Suzanne van Noort	Jeroen Olthof/ Rosan Kocken	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
164	PvdD	Ines Kostic	24	2.1	In de doelen onder provinciale bijdrage aan de energietransitie wordt geen doel tot energiebesparing aangegeven. Dit terwijl bijvoorbeeld gemeente Amsterdam wel een duidelijk doel voor energiebesparing heeft. Dit terwijl besparing van energie in het coalitieakkoord staat. Kan voor de commissievergadering deze omissie worden gecorrigeerd en een duidelijk doel voor energiebesparing geformuleerd?	In het Energiebesparingsakkoord Noord-Holland 2022-2025 hebben de provincie Noord-Holland en de gemeenten samen afspraken gemaakt om bedrijven in de regio aan te moedigen energie te besparen. De provincie stelt € 8 miljoen beschikbaar voor dit doel, waarbij gemeenten de helft van de toezichtskosten voor hun rekening nemen. De provincie verleent vergunningen aan ongeveer 110 complexe bedrijven met wettelijke besparingsverplichtingen, terwijl gemeenten dit doen voor ongeveer 15.000 andere bedrijven met besparingsverplichtingen. Het toezicht op de 19 grootste (ETS) bedrijven in Noord-Holland valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. Omgevingsdiensten controleren namens gemeenten en provincies of bedrijven zich aan de energiebesparingsregels houden. Het Activiteitenbesluit milieubeheer verplicht bedrijven en instellingen om alle energiebesparende maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder uit te voeren. Dit is de energiebesparingsplicht. De energiebesparingsplicht geldt voor locaties van bedrijven en instellingen die per jaar vanaf 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m3 aardgas(equivalent) gebruiken. Omdat onze invloed op energiebesparing van andere actoren zeer beperkt is, hebben we hiervoor geen energiebesparingsdoel opgenomen. Dat gezegd hebbende Energiebesparing is in het Nationaal Plan Energiesysteem. Kern van het Nationaal Programma Energie Besparing is het stellen van concrete sectorale besparingsdoelen om daar met gerichte maatregelen actief op te sturen. Het is de bedoeling dat het programma nog dit jaar van start gaat.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
165	PvdD	Ines Kostic	30	2.2	"In het traject van verduurzaming van Tata Steel, de groenstaalroute, zorgt de provincie voor de randvoorwaarden die nodig zijn voor een goede en zorgvuldige vergunningverlening." Welke randvoorwaarden worden hier concreet bedoeld?	Het is mogelijk om energiebesparingsdoelen te ontwikkelen voor de provincie Noord-Holland. Vervolgens kunnen wij als provincie bepalen hoe we willen bijdragen aan deze doelen en wat andere actoren en partijen voor rol hebben. De bevoegdheden van de provincie op het gebied van energiebesparing zijn echter beperkt tot bedrijven en bedrijventerreinen. Hier zijn doelen en normen voor. Buiten onze directe bevoegdheden, ook wat betreft andere doelgroepen dan bedrijven, is het per definitie een inspanningsverplichting en geen resultaatverplichting. Dat gezegd hebbende energiebesparing is in het Nationaal Plan Energiesysteem (2023) opgenomen als één van de belangrijkste pijlers. Kern van het Nationaal Programma Energie Besparing is het stellen van concrete sectorale besparingsdoelen en om daar met gerichte maatregelen actief op te sturen. Het is de bedoeling dat het programma nog dit jaar van start gaat. Het ligt voor de hand om hier met de inspanningen van de provincie op aan te sluiten.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
166	PvdD	Ines Kostic	30	2.2	"Voor PFAS vertegenwoordigt Noord-Holland zowel ambtelijk als bestuurlijk het IPO in overleggen met het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Het doel is het aanpakken van knelpunten in de uitvoering en het beheer van projecten en op het gebied van mogelijk conflicterende beleidskaders." a) Waar liggen de grootste problemen met PFAS in Noord-Holland? Is dat ook bij Schiphol? b) Wat wordt er gedaan aan handhaving? c) Welke knelpunten ziet de provincie en wanneer krijgt PS een notitie toegestuurd over de aanpak?	a) In de provincie vindt een inventarisatie plaats naar de zogenaamde aandachtslocaties PFAS. Hierover bent u geïnformeerd per brief (december 2022, 961796/1940676). Dit zijn locaties waar mogelijk een onaanvaardbaar humaan risico of een risico voor de drinkwatervoorziening aanwezig is en eventueel beheers- dan wel saneringsmaatregelen nodig zijn om deze risico's ongedaan te maken. Naar verwachting wordt dit onderzoek dit jaar afgerond. PS zal worden geïnformeerd over de uitkomsten. Bekend is dat bij Schiphol bodemverontreiniging met PFAS aanwezig is. Hier is geen sprake van onaanvaardbare risico's voor de mens of het drinkwater. b) Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn bevoegd gezag in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) voor bodemsaneringen. De VTH-taken voor bodemsanering zijn gemandateerd aan de omgevingsdiensten, waarover afspraken worden gemaakt in de uitvoeringsovereenkomsten. De meeste bodemverontreinigingen met PFAS zijn beperkt en leiden niet tot overschrijding van het saneringscriterium. Gemeenten zijn in dat geval bevoegd gezag voor grondverzet, conform het Besluit Bodemkwaliteit. c) Het Rijk heeft geen beleid voor het saneren van PFAS verontreinigde bodems. De provincie heeft daartoe reeds in 2017 een eigen beleidsregel PFAS vastgesteld, die daarna 2 maal is geactualiseerd (december 2022, 1948319/1948409). Voor PFAS in bodem zijn (nog) geen landelijke normen vastgesteld, mede omdat er nog veel onderzoek plaatsvindt naar de stofgroep PFAS. Wel zijn tijdelijke normen (INEV's) door het Rijk vastgesteld, alsmede een Handelingskader voor het omgaan met PFAS-houdend grond en slib. Geconstateerd is dat de bodemwetgeving (Handelingskader PFAS) en de waterwetgeving (Kader Richtlijn Water) op onderdelen niet op elkaar aansluiten. In het projectteam PFAS werkt I&W samen met de koepels IPO, VNG en UvW aan het uitwerken van verschillende sporen om PFAS in de bodemregelgeving op te nemen. De aanwezigheid van PFAS in de bodem kan, ook als er geen sprake is van sterke verhogingen of van onaanvaardbare risico's, een probleem vormen bij de uitvoering van projecten (grondverzet) omdat de technieken om grond te reinigen beperkt of zeer kostbaar zijn. Ook bij natuurprojecten in het duingebied wordt dit knelpunt ervaren, waarbij het gehalte PFAS in de af te voeren strooisellaag/plaggen te hoog is om elders te kunnen worden toegepast of te worden verwerkt als compost en geen geschikte reinigingstechniek voorhanden is. Provinciale staten worden jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de provinciale bodemtaken, waaronder de omgang met PFAS in de bodem.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
167	VVD	Klaas-Jeroen Terwal	12		Uit de trends in de Brede Basismonitor 2023 blijkt dat het vertrouwen in de economie bij Noord-Hollandse consumenten sterk is afgenomen en eind 2022 fors negatief was. Dit in tegenstelling tot Noord-Hollandse ondernemers die aanmerkelijk positiever zijn. Wat verklaart dit verschil?	Dit zijn verschillende variabelen. Consumentenvertrouwen kijkt naar de koopbereidheid en het economisch sentiment van consumenten. Deze zaken werden in 2022 mogelijk negatief beïnvloed door de oorlog in Oekraïne, de hoge inflatie en de energiecrisis. Ondernemersvertrouwen bestaat uit een economisch verwachtingscomponent en de ontwikkeling van recente resultaten, en was sinds de coronacrisis sterk gerelateerd aan de geldende coronamaatregelen, vooral bij bedrijfstakken die direct door lockdowns werden geraakt. Het loslaten van deze maatregelen medio 2022 is een mogelijke verklaring voor de positieve scores van het ondernemersvertrouwen.	Henk Fernee	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
168	PvdD	Ines Kostic	45	4.1	Eerder is door GS toegezegd dat de provincie als beleidsdoel heeft niet alleen het aantal menselijke slachtoffers naar nul, maar ook het aantal dierlijke slachtoffers. Terecht, want mensen (en de provincie met haar infrastructuur) neemt steeds meer leefruimte van dieren in. Dan is het onze verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk slachtoffers vallen. De score voor verkeersveiligheid is nu negatief, maar er worden geen gegeven gebruikt voor aantal dierlijke slachtoffers om in te kunnen schatten of we enigszins richting ons beleidsdoel voor verkeersveiligheid bewegen. a) Kan worden verkend of er bestaande cijfers zijn m.b.t. wildaanrijdingen, die de provincie kan gebruiken om te kunnen betrekken bij evalueren van inspanningen van provinciaal beleid op dit gebied? b) Welke acties gaat de provincie komende vier jaar inzetten om te voorkomen dat dieren bij oversteken van wegen worden aangereden? c) Rijkswaterstaat plaatst palen langs wegen om aanrijdingen met roofvogels als uilen te voorkomen: .. Maakt de provincie hier ook gebruik van langs haar eigen wegen? Kan de provincie de kosten inzichtelijk maken van het plaatsen van een aantal palen langs eigen wegen?	a: Binnen de provincie worden wildaanrijdingen niet bijgehouden. Alleen in geval van schade bij wildaanrijdingen wordt soms de politie ingeschakeld. dan komt deze informatie ook beschikbaar bij de provincie. b: Bij de subsidieregeling 'kleine infrastructuur' worden alle aanvragen ook beoordeeld op impact op doorsnijding van natuurgebieden en of er voldoende gedaan is om ongevallen met dieren te voorkomen. c: De provincie plaatst bij groot onderhoud en bij verbeteringsprojecten indien nodig zogenaamde Kerkuilrollers bij vervanging van hectometerpaaltjes. Zo zijn recent bij de N242 deze rollers geplaatst.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/archief/2021/03/met-rollers-en-uilenpalen-beschermt-rijkswaterstaat-kerkuilen-langs-snelweg#:~:text=De%20palen%20worden%20op%20plekken,waar%20ze%20naartoe%20kunnen%20vliegen
169	GroenLinks	Peter Korzelius	81	7.2	7.2.2. De enorme stijging van de vennootschapsbelasting tot ruim 3,6 miljoen is het gevolg vanwege de hoger geraamde grondopbrengsten van PolanenPark C.V. Wat is de achtergrond hiervan?	De hogere raming grondopbrengst PolanenPark vloeit voort uit een hogere grondwaarde die is toegerekend aan een mogelijk datacenter op de laatste uitgeefbare kavel.	Wim Voordenhout/Florien Goosens	Esther Rommel	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
170	GroenLinks	Peter Korzelius	79	7.1	De uitkering provinciefonds laat in 2026 een daling zien met haast 13 miljoen, kan het college ons informeren over de laatste stand van zaken van de gesprekken van IPO en rijk over de uitkering in het “ravijnjaar” en de jaren daarna?	In het coalitieakkoord Rutte IV is besloten om het accres vanaf 2026 niet langer te koppelen aan de ontwikkeling van de rijksuitgaven. Voor 2026 en verder is het accres gesplitst in een vaststaand volumedeel en een loon- en prijsdeel dat per circulaire wordt geactualiseerd op basis van de laatste inzichten van het CPB over de loon- en prijsontwikkeling. In de meicirculaire van het lopend jaar wordt de loon- en prijs-tranche van het lopend jaar vastgezet. In de Voorjaarsnota 2023 is besloten dat het gemeente-en provinciefonds vanaf 2027 geïndexeerd worden op basis van de ontwikkeling van het bbp. Uitgangspunt is dat de fondsen (gemeente- en provinciefonds) meerjarig de ontwikkeling van het nominaal bbp volgen. De volumeontwikkeling van de fondsen wordt gebaseerd op een historisch gemiddelde van de ontwikkeling van het bbp (8 jaar), waardoor de fondsen minder schommelen. De indexatie voor inflatie volgt die van het lopende jaar, waardoor de fondsen reëel ‘op niveau’ blijven. Het overhedenoverleg van 6 september stond in het teken van de financiën van decentrale overheden. Onderwerp van gesprek: de balans tussen ambities, taken, middelen en uitvoeringskracht van de overheden. Dit vanuit de gedeelde verantwoordelijkheid en urgentie om aan de maatschappelijke opgaven voor Nederland te werken. Daarbij is ook gesproken over het belang dat de financiële middelen daarmee in evenwicht zijn. Daarin zijn de volgende concrete afspraken gemaakt - Voor het Bestuurlijk Overleg Financiële Verhoudingen (BOFv, het overleg tussen de fondsbeheerders, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen) van oktober wordt in kaart gebracht welke plussen en minnen er zijn ontstaan in de financiën van de medeoverheden. Inclusief de opschalingskorting. Het is aan een nieuw kabinet om over deze opschalingskorting besluiten te nemen. Mocht er in april 2024 nog geen nieuw kabinet zijn, dan beslist het demissionaire kabinet bij de besluitvorming over de Voorjaarsnota, ook in het licht van de overheidsfinanciën op dat moment. - Bij het BOFv bespreken we ook de mogelijkheden om incidentele middelen en overschotten in te zetten als structureel dekkingsmiddel. De fondsbeheerders (de minister van BZK en de staatssecretaris van Financiën) werken hiervoor in goed overleg met gemeenten en toezichthouders een aantal voorstellen uit. Dit kan medeoverheden helpen financiële tekorten tijdelijk te overbruggen. - Ter voorbereiding op een nieuw kabinet, brengen het rijk en medeoverheden in kaart welke mogelijkheden er met de huidige uitvoeringskracht zijn voor het realiseren van de grote maatschappelijke opgaven. Ook de actuele financiële stand van zaken wordt in kaart gebracht, net als de plussen en minnen in het gemeentefonds en het provinciefonds. Voor een aanpassing van de financieringssystematiek wordt een aantal varianten uitgewerkt. - Er komt een jaarlijks Overhedenoverleg en de decentrale overheden worden goed betrokken bij het formatieproces.	Wouter Kegel/ Joris Koning	Esther Rommel	Bestuur	
171	PvdD	Ines Kostic	12		Op website van Brede Basismonitor staat: “Schiphol is een essentieel onderdeel van de Noord-Hollandse economie en speelt een belangrijke rol in de internationale connectiviteit van Nederland.” Er zijn al verschillende rapporten uitgekomen die laten zien dat Schiphol van minder waarde is voor de economie als altijd voorgesteld door de overheid. Wanneer worden deze inzichten overgenomen door de de provincie?	Zoals in het coalitieakkoord beschreven is Schiphol is met onder meer haar multimodale hubfunctie economisch en voor de werkgelegenheid van groot belang. Tegelijkertijd heeft het vliegverkeer een impact op de leefomgeving. Het vinden van een goede balans hiertussen vraagt	Michiel de Graef	Esther Rommel	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
172	VVD	Klaas-Jeroen Terwal	12		Uit de trends in de Brede Basismonitor 2023 blijkt dat Noord-Holland relatief meer voortijdig schoolverlaters kent dan andere provincies. Waardoor komt dit? Ligt hier een rol voor de provincie om dit samen met Rijk, gemeenten en onderwijsinstellingen tegen te gaan? Zo ja, wordt hier door de provincie met genoemde partijen ook actie op ondernomen en hoe ziet deze actie eruit?	De verschillen tussen provincies zijn niet groot. Noord-Holland scoort net wat slechter dan het NL gemiddelde en er zijn 4 provincies die nog lager scoren. De trendontwikkeling door de tijd is echter positief voor Noord-Holland. Dit is complexe problematiek waarbij vele factoren een rol spelen. Doorgaans scoren de grotere steden en de perifere regio's aan de randen van Nederland slechter. Binnen Noord-Holland zijn de scores voor vooral Amsterdam maar ook de Kop van Noord-Holland en de regio IJmond dan ook slechter. We agenderen dit thema wel bij de onderwijsinstellingen, maar hebben in het voorkomen van vroegtijdig schoolverlaten geen rol. Dat ligt bij de onderwijsinstellingen zelf.	Henk Fernee	Esther Rommel	Bestuur	
173	GroenLinks	Peter Korzelius	46	4.1	Voor 2023 was voor de HOV Huizen 4,4 miljoen uitgetrokken, voor 2024 niets. De realisering van de HOV Huizen stagneert door een conflict met de aannemer. Is het te verwachten dat de provincie in 2024 een aanvullende bijdrage moet verstrekken om de aanleg mogelijk te maken?	De provincie heeft in 2021 met de gemeente afspraken gemaakt over een vaste bijdrage aan de HOV Huizen (als onderdeel van HOV 't Gooi), waarbij de gemeente verantwoordelijk voor de uitvoering en risicodragend is. Dit is in 2021 en 2022 met twee subsidiebeschikkingen vastgelegd. Deze wordt in diverse termijnen als voorschot uitbetaald. De provincie is niet gehouden een aanvullende bijdrage te verstrekken als de kosten hoger uitvallen dan verwacht.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
174	GroenLinks	Peter Korzelius	26	2.1	Tennet verleent een bijdrage in het PIP hoogspanningsstation A9-zuid, wat is het aandeel in de totale kosten van het hoogspanningsstation? Is de rest voor rekening van Alliander of provincie ?	De exacte kosten van de aanleg (proces en realisatie) van een 380kV hoogspanningsstation zijn niet openbaar maar bedragen voor station zoals A9-Zuid volgens Netbeheer Nederland minimaal 100 miljoen euro (zie Basisdocument_over_energie-infrastructuur_143.pdf (netbeheernederland.nl)). De provincie draagt niet bij aan de kosten van de realisatie van dit station. Deze kosten worden volledig gedragen door TenneT. Tennet draagt naast de kosten voor realisatie ook de bijkomende kosten voor het proces (bijvoorbeeld kosten voor onderzoek en vergunningen). De in de begroting opgenomen inkomsten zijn een bijdrage van TenneT in ambtelijke kosten voor de ruimtelijke procedure die de provincie uitvoert. (PIP wordt projectbesluit onder de Omgevingswet).	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
175	GroenLinks	Peter Korzelius	9 en 52	4.4	4.4 Wat is de reden dat er voor verbetering en verduurzaming infrastructuur geen geld wordt uitgetrokken?	In het iMPI staat dat we € 7.500.000 aan verduurzamen uitgeven in diverse projecten. Dit is opgenomen in de NIKG 2020-2023. Daarvoor geldt dat dit, uit de eigen kredietruimte afgezonderde, bedrag nog niet geheel benut is. In het huidige iMPI wordt nog een voorstel gedaan voor verdere besteding. Dit betreft de extra kredietaanvragen in het iMPI dat tegelijk met de Begroting behandeld wordt. Daarin wordt extra geld voor het gebruik van hout in het project OLV/Bereikbaarheid Royal Flora Holland ingezet. In de actualisatie van de NIKG zullen we voorstellen voor duurzaamheidsmaatregelen integraal onderdeel van de projectaanpak uit laten maken.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
176	GroenLinks	Paul Laport	194	2	Een deel van het Gezonde Leefomgeving-budget wordt besteed aan sanering van asbestdaken. Om hoeveel dak(oppervlakte) gaat het ongeveer? Er bestaat een asbestdaken- kaart, dus dat is waarschijnlijk wel makkelijk op te zoeken. En gaat het dan om daken van provinciale gebouwen? Of is het subsidie vanuit de provincie? Graag iets meer toelichting hierop.	Voor de sanering van astbestdaken is geen budget vanuit de provincie uitgetrokken omdat er nadat er geen verbod op asbestdaken is ingevoerd in Nederland, er ook geen landelijk fonds is gekomen om mogelijk aan deel te nemen. Er is daarom ook niet in voorzien vanuit het budget voor gezonde leefomgeving.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
177	GroenLinks	Walter Freeman	47	4.2	Op welke manier wordt het voorzieningenniveau 'zoveel mogelijk' gelijk gehouden aan 2023, als we ook te maken hebben met stijgende kosten en personeelstekorten?	In de kaderbrief 2023 is tot 2028 extra geld uitgetrokken voor openbaar vervoer om daarmee deze doelstelling waar te kunnen maken. Feit is wel dat OV in financieel zwaar weer zit, in DOVA (Decentrale OV Autoriteiten) en IPO verband wordt gelobbyd in Den Haag voor extra geld voor openbaar vervoer. Daarnaast monitoren wij maandelijks met onze vervoerder de ontwikkeling van de chauffeursbeschikbaarheid om daarmee een stabiele dienstregeling te kunnen bieden aan onze inwoners.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
178	GroenLinks	Nicole van der Waart	27		De brede basismonitor heeft 3 indicatoren voor de bijdrage aan de energietransitie. deze data is beschikbaar tot 2020. Wanneer kan hier nieuwe data aan toegevoegd worden, actuele data is immers nodig om beleid te toetsen.	Nieuwe data komt dit najaar. Dit hangt samen met de actualisatie van het Dashboard Energietransitie.	Henk Fernee	Rosan Kocken	Leefomgeving	
179	GroenLinks	Nicole van der Waart	25	2.1	Bij: Ter bevordering van de warmtetransitie: waarom wordt hier niet genoemd dat onderzocht wordt wat de kansen zijn van een provinciaal wartmebedrijf.	In de aanvraag voor regionale ondersteuning bij het NPLW (SPUK-regeling) zit onderzoeksbudget voor deze vraag. Het NPLW zelf gaat op landelijk niveau ook onderzoek doen naar publieke warmtebedrijven. Onderzocht wordt of dit in gezamenlijkheid met alle provincies kan worden opgepakt. Ook het IPO gaat naar de rol van de provincies kijken in de organisatie van warmte(net)bedrijven	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
180	GroenLinks	Nicole van der Waart	25	2.1	Er wordt gesteld dat de provincie bijdraagt aan windenergie op zee. Kunt u aangeven op welke wijze dit gebeurt?	Het ontwikkelen van windenergie op zee is primair een Rijksaangelegenheid en valt op te delen in twee delen: ontwikkeling windparken en het aan land brengen van de energie. De provincie is alleen betrokken bij het tweede deel. Hiervoor heeft het Rijk het programma Verbindingen Aanlandingen Wind op Zee (VAWOZ) opgezet. De provincie is hierbij betrokken vanuit de specifieke gebiedskennis, de aansluiting bij andere dossiers zoals PMIEK, NOVEX en Ruimtelijk Voorstel en voor de afstemming met (regionale) partners.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	
181	GroenLinks	Nicole van der Waart	24	2.1	Waneer is het onderzoek naar relatie windturbines en gezondheid ism RIVM/GGD naar verwachting beschikbaar?	Wij hebben navraag bij RIVM gedaan maar nog niet duidelijk is wanneer onderzoek beschikbaar is. Zodra we dit hebben delen we het met de Staten. Via deze link kunt u zien wat de laatste wetenschappelijke inzichten zijn https://www.rivm.nl/windenergie/windmolens-gezondheid	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	https://www.rivm.nl/windenergie/windmolens-gezondheid

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
182	GroenLinks	Anouk Gielen	22	1.4	In 2023 waren de kosten voor het behartigen van provinciale belangen op Europees niveau eenmalig hoger, onder andere vanwege cofinanciering van EU projecten. Is er voor 2024 en de jaren daarna ook (al) zicht op projecten die om cofinanciering vragen?	De uitvoeringsregeling 'Subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023' is op 5 september 2023 door GS vastgesteld met een subsidieplafond van 2.623.000 euro. De regeling loopt van 03-10-2023 tot en met 22-12-2026 (het einde van de huidige begrotingsperiode van de Europese Unie). De uitvoeringsregeling is begroot in 2023, maar wordt bij onderbesteding overgeheveld naar de volgende jaren. Hiermee verwachten we dus ook de komende jaren EFRO en JTF projecten te kunnen cofinancieren.	Coby Riensema	Esther Rommel	Bestuur	
183	PvdD	Ines Kostic	63	5.4	Er is al een brede discussie geweest over loodvrij jagen op vissen. PS heeft GS onderzoek laten doen om in voorwaarden bij verhuren van visrechten op te nemen dat er niet mag worden gevist met lood. Zoals meerdere andere overheden hebben gedaan, waaronder waterschap AGV. Dat bleek ook uitvoerbaar. PS vroeg om die maatregel te verkennen, juist omdat het probleem sinds de jaren 80 speelt en pilots met financieren van loodvrijvissen met belastinggeld niet hebben geholpen. Er is desondanks al belastinggeld weggegooid voor loodvrijvissen dit jaar. Is GS van plan om komende jaren opnieuw daarvoor geld beschikbaar te maken, zonder in de voorwaarden bij verhuur van visrechten op te nemen dat gebruik van zeer zorgwekkende stof lood verboden is? Zo ja, hoeveel geld precies pre jaar?	Op de lijst buiten uitvoering staan twee bijdragen voor pilotprojecten loodvrij vissen. Deze zijn in 2023 beschikt. Het is niet onze intentie om de pilot uit te breiden en/of te verlengen.	Karen Arpad	esther rommel	Landelijk gebied	
184	PvdD	Ines Kostic	12		"Bij de indicatoren voor internationale bereikbaarheid nam na de coronacrisis de overslag – het lossen, (be)laden, overladen of (over)hevelen van goederen of materialen – in het Noordzeekanaalgebied weer toe, evenals het vliegverkeer op Schiphol." Waar precies in de Brede Basismonitor staat de indicator voro 'internationale bereikbaarheid'? Welke indicatoren zijn dat?	Deze staan bij het thema Bereikbaarheid Zie: https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/schiphol en https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/noordzeekanaalgebied	Henk Fernee	Jeroen Olthof	Ruimte	https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/schiphol en https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/noordzeekanaalgebied

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
185	PvdD	Ines Kostic	12		“Informatie over de impact van Noord-Holland op brede welvaart elders in de wereld is niet beschikbaar op provinciaal niveau Het CBS meldt hierover voor hun regionale monitor brede welvaart: “de dimensie brede welvaart ‘elders’ valt zelfs in zijn geheel af, omdat dit conceptueel complexer is dan op nationaal niveau” Onze impact ‘elders’ is belangrijk voor bewustwording over het feit dat wat we hier doen ook bepaalde impact heeft op mensen, dieren en hun leefomgeving elders in de wereld. Als daar geen provinciale cijfers voor beschikbaar zijn, dan is het alsnog van belang om de landelijk bekende cijfers daarover mee te nemen in de trendanalyse, zoals we dat ook doen voor macro-economische ontwikkelingen. Kunnen die landelijke gegeven over onze impact ‘elders’ zodra beschikbaar worden meegenomen in de trendanalyse en beschouwingen binnen de P&C?	De mogelijkheden hiervoor gaan we verkennen bij de volgende versie van de Brede Basismonitor.	Henk Fernee	Esther Rommel	Bestuur	
186	PvdD	Ines Kostic	55	5.6	PS heeft vaker gevraagd om kopers in duurzame en diervriendelijke landbouw/akkerbouw (zoasl Caring Farmers en biologische en eiwitboeren) actief te betrekken bij PPLG en gebiedsprocessen. Dat betekent een netwerk van koplopers die kan worden aangeboord om aan te schuiven bij verschillende gebiedsprocessen, om te zorgen dat mensen in bepaalde gebieden ook externe inspiratie krijgen. Hoe worden koplopers straks precies betrokken in de landbouwtransitie? Hoeveel geld is hiervoor vrijgemaakt?	Koplopers op allerlei gebieden, spelen een belangrijke rol in de uitvoeringsstrategie van het PPLG. We hebben meerdere koplopers in beeld en momenteel werken we het proces in overleg met het Rijk verder uit.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
187	PvdD	Ines Kostic	55	5.6	Er zijn Europese en landelijke doelen voor bio-based en circulair ontwikkelen. Daarvoor zijn bio-based materialen nodig en dat biedt kansen voor boeren en de landbouwtransitie. Dat levert ook winst op voor klimaat en natuur. a) Hoeveel geld wrodt vrijgemaakt op bio-based teelt te stimuleren en op te schalen? b) Welke activiteiten gaat GS ondernemen om dit te stimuleren?	a) Vanuit landbouw zijn geen geld en activiteiten voor biobased teelt in de begroting opgenomen. Vanuit de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 wordt een onderzoek uitgevoerd naar de kansen voor productie, verwerking en toepassing van bio-grondstoffen in Noord-Holland. Het rapport wordt eind 2023 afgerond. b) Op basis van de uitkomsten van het onderzoek worden vervolgacties opgesteld om de ontwikkeling van biobased materialen te stimuleren.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
188	PvdD	Ines Kostic	58	5.2	De provincie is onder de PPLG verantwoordelijk voor een goede landbouwtransitie. Experts en groene boeren hebben provincies dringend geadviseerd om dan ook dierenwelzijn meteen goed mee te nemen in de transitie. Want de wegen die de provincie nu inslaat, zullen een enorme impact hebben op levens van miljoenen dieren. Daar dient expliciet over te worden nagedacht. In het coalitieakkoord staat dat de de provincie dierenwelzijn een belangrijke waarde vindt in handelen en beleid. In de Voedselvisie is dierenwelzijn als voorwaarde opgenomen, o.a. in ontwikkeling van de definitie van wat kringlooplandbouw is. Maar nergens wordt concreet gemaakt wat de provincie precies gaat doen aan dierenwelzijn en hoe ze dat zullen meten. Er wordt gesproken over Landbouwakkoord, maar dat is er niet en we hebben ook geen tijd om daar verder op te wachten. Er word gesproken over kpi's op dit gebied, maar die zijn er ook nog niet. Kunt u toelichten op welke manier u precies (volgens wens PS) dierenwelzijn gaat meenemen als een belangrijke voorwaarde in de landbouwtransitie en PPLG?	De KPI's voor dierenwelzijn als onderdeel van de integrale KPI-k kernset worden landelijk ontwikkeld. Het gaat om de ideale KPI of combinatie van KPI's die dierenwelzijn (incl. diergezondheid) borgt en, samen andere KPI's of kengetallen, en integraal stuurt op het realiseren van duurzaamheidsdoelen. Het is belangrijk dat vanuit een gedragen definitie, belangrijke aspecten van dierenwelzijn bij verschillende diergroepen op een vergelijkbare manier worden meegenomen. Ook wordt onder meer landelijk gewerkt aan het convenant dierwaardige veehouderij. Voor dierenwelzijn liggen de taak en bevoegdheden zij het Rijk. De beoogde instrumentenkoffer omvat alle overheidsinstrumenten (EU, Rijk, provincie, waterschap en gemeenten). De instrumenten gericht op dierenwelzijn komen dan ook vooral van het Rijk. Daar waar vanuit integraliteit koppelingskansen liggen met provinciale instrumenten benutten we die waar dat efficiënt en doelmatig is (zie ook antwoord vraag 202).	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	
189	PvdD	Ines Kostic	23, 33, 54	5.2	De basis van dierenwelzijn is dat geen enkel gezond dier dood wil of wil lijden. a) In het coalitieakkoord staat dat de de provincie dierenwelzijn een belangrijke waarde vindt in handelen en beleid. Op welke manier wordt hier concreet invulling aan gegeven in alle beleidsvelden van de provincie die aan belangen van dieren kunnen raken? b) Hoeveel fte is gereserveerd voor dierenwelzijn? Hoeveel voor dierenwelzijn verantwoordelijke ambtenaren zijn er om het beleid te kunnen coördineren? c) Op welke wijze wordt opvolging gegeven aan het laatst aangenomen initiatiefvoorstel over dierenwelzijn?	a) Bij de normale beleidsvorming worden alle belangen betrokken zo ook dierenwelzijn omdat dat volgt uit de Wet natuurbescherming. Wij brengen dit niet apart in beeld. Net zoals we dat voor andere specifieke belangen ook niet doen. B) Het onderwerp maakt onderdeel uit van belangenafwegingen in beleidsthema's. c) Het is ons niet duidelijk welk initiatiefvoorstel hier wordt bedoeld.	Karen Arpad	Jelle Beemsterboer	landelijk gebied	
190	FVD	Johan Dessing	15	P1	'Overheden zijn steeds meer met elkaar verweven.' Is de provincie volgens de coalitie uitvoeringsinstantie van nationaal c.q. Europees vastgesteld beleid of ziet ze op gebieden als migratie, klimaat en stikstof ruimte voor eigen afwegingen, desnoods afwijkend van nationale en Europese regelgeving?	De provincie is geen uitvoeringsinstantie, want heeft een open huishouding en eigen beleidsruimte, en wil daar ook gebruik van maken, onder meer bij de afspraken die met het Rijk en andere overheden gemaakt worden. Daarnaast echter hebben provincies te maken met landelijke en Europese wet- en regelgeving, waarvan het niet mogelijk is af te wijken.	Coby Riensema	Arthur van Dijk	Bestuur	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
191	PvdD	Ines Kostic	65	5.6	a) Hoeveel intensieve veehouderijen telt Noord-Holland, volgens de definitie van de Omgevingsverordening? b) De provincie heeft een doel om alle grondgebonden landbouw natuurinclusief te maken. Er is geen landelijk eenduidige definitie van grondgebonden landbouw. Wat is volgens de provincie exact grondgebonden landbouw? Aan welke voorwaarden moet een bedrijf precies voldoen om grondgebonden genoemd te worden? Wordt het aantal dieren per ha meegenomen?	a) In Omgevingsverordening staat de volgende omschrijving: intensieve veehouderij: een niet-grondgebonden agrarisch bedrijf dat slacht-, fok-, leg-, pels- of melkdieren houdt, zonder of nagenoeg zonder weidegang of vrije uitloop, met uitzondering van veehouderij waarin producten worden vervaardigd die gecertificeerd zijn volgens in Nederland geldende regelgeving van de Europese Unie voor biologische producten en met uitzondering van viskwekerij. Het nagenoeg ontbreken van weidegang is dus onderdeel van het begrip intensieve veehouderij. Bij circa 3 % van de melkveebedrijven in Noord-Holland is er geen weidegang. Voor de overige veehouderijbedrijven zijn er geen cijfers betreffende weidegang beschikbaar. b) In beleidsdocumenten van de Provincie wordt geen definitie gegeven van de term grondgebonden landbouw. Het Rijk werkt aan een uitwerking van het begrip en voorwaarden voor grondgebonden veehouderij.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	
192	PvdD	Ines Kostic	65	5.6	"Het ondersteunen van de transitie van de beroepsvisserij en aan de visserij verbonden ketenbedrijven en cultuur. Dit doet de provincie door subsidiëren van projecten, het Waddenfonds en inzet naar het Rijk en Europa. De gezamenlijke belangen met de visserijgemeenten zijn uiteengezet in de Almanak voor de strategische positionering van het Bestuurlijk Platform Visserij (2022)." a) Waarom wordt dit niet aan de markt overgelaten? b0 Hoeveel geld gaat de provincie specifiek hiervoor besteden?	De transitie van de beroepsvisserij en aan de visserij verbonden ketenbedrijven en cultuur is nodig door de beperkingen als gevolg van onder meer de Brexit, de aanleg van windmolenparken en de aanwijzing van natuurgebieden met beperking voor de visserij. Bovendien heeft de sector te maken met gestegen energieprijzen en stikstofregels. Deze ontwikkelingen vragen om een transitie die een onevenredig grote impact heeft en die individueel ondernemersrisico te boven gaan. Bovendien is het lastig voor ondernemers om überhaupt te investeren in een periode van onzekerheid over deze ontwikkelingen. Op dit moment hebben we nog niet in beeld hoeveel we hiervoor gaan besteden.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
193	FVD	Johan Dessing	16	1.1	‘1.2. De provincie voert actief beleid om gewenst gedrag te bevorderen en ongewenst gedrag tegen te gaan.’ Dat klinkt vrij abstract. Waar wordt concreet aan gedacht?	De provincie doelt hierbij op integriteitsworkshops voor alle nieuwe medewerkers en voor bestaande sectoren maar ook voor politieke ambtsdragers, het voeren van beleid tegen psychosociale arbeidsbelasting, het bieden van handvatten (uit het voormalige programma DADEN) voor het elkaar aanspreken op gedrag en op het updaten van de gedragscodes voor ambtenaren en politieke ambtsdragers. Hoewel ambtenaren en, met name, politieke ambtsdragers in de samenleving een voorbeeldfunctie bekleden en er gesteld zou kunnen worden dat hun gedrag van zekere invloed is op het gedrag van inwoners van de provincie, wordt er niet actief beleid gevoerd dat zich richt op de maatschappij. We verwachten als provincie natuurlijk ook gewenst gedrag van onze opdrachtnemers, zoals maatschappelijk verantwoord ondernemen en inzet op het gebied van social return. Als provincie dragen we zodoende waarden van gewenst gedrag uit naar organisaties waar wij opdrachten aan gunnen. Ook wordt er gewerkt aan een norm voor gewenst gedrag, ten aanzien van het begrenzen van agressie en geweld tegen ambtenaren en politieke ambtsdragers. Ten aanzien van diversiteit en inclusie wordt ook beleid gevoerd, gericht op de eigen organisatie.	Jelle Rinzema/Alexander Dalenoort	Arthur van Dijk	Bestuur	
194	FVD	Johan Dessing	23	P2	‘De provincie Noord-Holland committeert zich aan het landelijk klimaatakkoord en de daarna gemaakte afspraken om voor 2030 55% CO2-reductie te halen ten opzichte van 1990. Daarom is het bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering 1 van de speerpunten van de provincie.’ Kunt u aangeven welk effect de beoogde reductie heeft op klimaatverandering?	Als provincie Noord-Holland is het niet mogelijk om direct het verband tussen onze inspanningen voor CO2-reductie en de daaruit voortvloeiende impact op klimaatverandering en temperatuurschommelingen vast te stellen. Dit verband is namelijk te indirect en moeilijk te kwantificeren. Het is echter belangrijk op te merken dat onze CO2-reductiemaatregelen ook positieve effecten kunnen hebben op andere terreinen, denk aan economie, gezonde leefomgeving en stikstofuitstoot.	Suzanne van Noort	Jeroen Olthof/Rosan Kocken	Leefomgeving	
195	PvdD	Ines Kostic	66	5.6	"De productie op en de consumptie van eigen bodem van meer plantaardige eiwitten ziet de provincie daarom als een positieve ontwikkeling en deze blijft zij stimuleren." Wat gaat de provincie hier precies actief aan doen en hoeveel geld wordt specifiek besteed aan het stimuleren van plantaardige consumptie?	De uitvoeringsagenda van de Voedselvisie loopt nog voor de jaren 2023 en 2024. Daarin is onze inzet op de eiwittransitie terug te vinden. Voor de jaren daarna moet nog besloten worden of er opnieuw een uitvoeringsagenda komt of dat op andere wijze invulling wordt gegeven, bijvoorbeeld via het PPLG.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	
196	FVD	Johan Dessing	25	2.1	‘De provincie werkt mee aan het ontwikkelen van windenergie op zee.’ Is er daarbij rekening gehouden met de effecten daarvan op de bestaande biodiversiteit en de visserij? Zo ja, wat zijn daarvan de effecten en hoe is de afweging gemaakt dat windenergie op zee belangrijker zou zijn dan bestaande biodiversiteit en onze visserij?	Het ontwikkelen van windenergie op zee is primair een Rijksaangelegenheid en valt op te delen in twee delen: ontwikkeling windparken en het aan land brengen van de energie. De provincie is alleen betrokken bij het tweede deel. De (politieke) afweging welke functies op de Noordzee een plek krijgen is/wordt op Rijksniveau gemaakt in het programma Noordzee.	Suzanne van Noort	Rosan Kocken	Leefomgeving	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
197	FVD	Johan Dessing	34	3.1	'Ten aanzien van de regionale luchthavens streeft de provincie het volgende na: • Een evenwicht tussen duurzame bereikbaarheid én een gezonde leefomgeving in de regio Schiphol.' Wat zijn hierbij de gehanteerde criteria om te bepalen of van een (on)gezonde leefomgeving sprake is?	We volgen nu de wettelijk milieunormen. Het voldoen aan deze normen garandeert nog niet een gezonde leefomgeving. Ditzelfde geldt voor andere gebieden, zoals de regio IJmond en Westpoort (Noordzeekanaalgebied). De vraag ' wanneer is het gezond genoeg' en dus 'wanneer is er sprake van een gezonde leefomgeving' is een actuele vraag, die onder andere vanuit de dossiers Tata Steel en Schiphol op de agenda is gezet bij het Rijk. En waar op dit moment nog geen antwoord op gegeven kan worden, ook niet door het RIVM. We vragen het Rijk om de wet- en regelgeving te verbeteren ten goede aan een gezonde leefomgeving, maar ook om een antwoord te krijgen op deze vraag. Zelf zetten we in op het optimaal benutten van het VTH instrumentarium vanuit de huidige wetgeving.	Silvia van der Meij	Esther Rommel / Jeroen Olthof	Ruimte / Gezonde leefomgeving	
198	PvdD	Ines Kostic	66	5.6	De provincie zet zich in voor stimuleren van streekproducten/lokale producten/korte ketens. Horen daar ook producten bij uit de intensieve veehouderij uit Noord-Holland (die juist om reden van dierenwelzijn, gezondheid, klimaat, milieu, etc. aan banden is gelegd in de Omgevingsverordening)?	In onze aandacht voor streekproducten sluiten wij intensieve veehouderij niet uit. Noord-Holland kent overigens overall een extensieve veehouderij. Onze focus in de Voedselvisie richt zich met name op regionale producenten met een seizoensgebonden aanbod, dat past bij de ambities van de Voedselvisie.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	
199	FVD	Johan Dessing	37	3.2	'1.2 De provincie werkt de woondeals uit op de thema's betaalbaarheid,…' Aan welke prijsklasse wordt hierbij gedacht en is bouwen van woningen in deze klassie, gegeven de gestegen kosten voor bouwen, nog rendabel?	In de Woondeals met het Rijk gaan we uit van de definities van het Rijk voor betaalbaarheid. Dit betekent dat onder het betaalbare segment de volgende woningen vallen: - sociale huurwoningen, - middenhuurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot een max van €1.000 per maand - koopwoningen tot maximaal €355.000. Woningbouw in deze prijsklassen is nog rendabel, maar (vooral) voor de nieuwbouw van middenhuur en koopwoningen zullen deze prijsgrenzen wel betekenen dat de woningen kleiner uit zullen vallen om erbinnen te kunnen blijven.	Silvia van der Meij	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
200	FVD	Johan Dessing	66	5.6	'1.1. … De productie op en de consumptie van eigen bodem van meer plantaardige eiwitten ziet de provincie daarom als een positieve ontwikkeling en deze blijft zij stimuleren.' Is onderzoek gedaan naar de gezondsrisico's van een transitie van consumptie van dierlijke eiwitten naar plantaardige eiwitten? En wanneer die er inderdaad blijken te zijn, wat wordt er gedaan om dat te compenseren?	In 2030 zou 60% van de eiwitten die we eten afkomstig moeten zijn van plantaardige bronnen, en 40% van dierlijke bronnen. Het Voedingscentrum is van mening dat meer plantaardig en minder dierlijk eten belangrijk is voor onze gezondheid en het milieu. Wat betekent deze verschuiving voor het voedingspatroon en de gezondheid van de Nederlander? De Gezondheidsraad zal hierover in december 2023 adviseren en daarbij ingaan op verschillende aspecten, onder andere eiwitkwaliteit, mogelijke tekorten aan voedingsstoffen bij risicogroepen en consumentenvoorkeuren. De raad zal zich hierbij baseren op de nationale en internationale wetenschappelijke literatuur. We kijken uit naar dit advies.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
201	FVD	Johan Dessing	69	6.1	‘1. Een toekomstbestendige, duurzame en circulaire economie. De provincie wil koploper zijn in de omschakeling naar circulariteit. 2. Meest mkb-vriendelijke provincie van Nederland.’ Koploper-zijn vereist ook investeringen van het mkb. Is daarbij gekeken naar de draagkracht en vitaliteit van het mkb in NH? Bent u zich ervan bewust dat doel 1 en 2 mogelijk onverenigbaar met elkaar zijn?	Doelen 1 en 2 vullen elkaar aan. Voor de toekomstbestendigheid van het MKB is het belangrijk om in te zetten op de transitie naar een circulaire economie. Vanuit de Actieagenda Circulaire Economie wordt o.a. gewerkt aan het wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving, bijvoorbeeld door te lobbyen. Hiermee wordt bijgedragen aan het doel voor een mkb-vriendelijke provincie.	Michiel de Graef	Esther Rommel	Bestuur	
202	PvdD	Ines Kostic	66	5.6	"De provincie zorgt voor de uitvoering van het NSP 2023-2027 en de afronding POP3 (2015-2025). Met het openstellen van subsidieregelingen ondersteunt zij projecten en investeringen. Het gaat om regelingen die bijdragen aan onder meer innovatie, verduurzaming en concurrentiekracht in de landbouw, jonge boeren, LEADER (versterken landelijk gebied), klimaat, biodiversiteit en het verduurzamen van het watersysteem. Dit voert de provincie samen met het Rijk en de waterschappen uit." Is er technisch gezien een mogelijkheid voor de provincie om in de subsidieregeling op een manier dierenwelzijn mee te nemen?	Ja, dierenwelzijn is onderdeel van de relevante onderdelen van het NSP zoals investeringen, innovatie en samenwerking van de regeling (besluit GS 30 mei 2023, 2042494/2042497).	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	
203	FVD	Johan Dessing	69	6.1	‘1. Een toekomstbestendige, duurzame en circulaire economie. De provincie wil koploper zijn in de omschakeling naar circulariteit. 2. Meest mkb-vriendelijke provincie van Nederland.’ Koploper-zijn vereist ook investeringen van het mkb. Is daarbij gekeken naar de draagkracht en vitaliteit van het mkb in NH? Bent u zich ervan bewust dat doel 1 en 2 mogelijk onverenigbaar met elkaar zijn?	Doelen 1 en 2 vullen elkaar aan. Voor de toekomstbestendigheid van het MKB is het belangrijk om in te zetten op de transitie naar een circulaire economie. Vanuit de Actieagenda Circulaire Economie wordt o.a. gewerkt aan het wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving, bijvoorbeeld door te lobbyen. Hiermee wordt bijgedragen aan het doel voor een mkb-vriendelijke provincie.	Michiel de Graef	Esther Rommel	Bestuur	
204	PvdD	Ines Kostic	66	5.6	"Met de sector zet de provincie een langjarig programma op voor verduurzaming van de bollenteelt en steunt zij het fieldlab Bol." a) Wordt hier ingezet op de transitie naar biologisch? b) Hoeveel geld wordt vrijgemaakt hiervoor? c) Wordt er nagedacht over beleid om het aantal hectare bollenteelt/sierteelt te beperken, gezien we ons grond ook voor grotere maatschappelijke doelen kunnen gebruiken (zoals voedsel, bio-based teelt, natuur)? Liggen daar nu ook beperkingen op en zo ja, hoeveel hectare bollenteelt is maximaal toegestaan in Noord-Holland?	a) het gaat om verduurzaming van de hele sector waarbij de biologische teelt als voorbeeld dient en direct is betrokken. b) Dat moeten wij in 2024 nog nader bepalen als uitwerking van het coalitieakkoord. c) nee. in het coalitieakkoord is opgenomen dat de ontwikkeling van de bloembollenteelt op zand planologisch is begrensd (circa 11.000 hectare). Er komt geen nieuw beleid om de hectares voor de bloembollenteelt te bepreken.	Michiel de Graef	Jelle Beemsterboer	Landelijk gebied	

ID	Fractie	Vraag-steller	blz	BD	Vraag over de begroting 2024	Antwoord	Budgethouder	Portefeuille houder	Commissie	Bijlage of hyperlink
205	ChristenUnie	Michel Klein	46	4.1	Er wordt gesproken over het aflopen van het project "Fietssubsidies" a € 6,6 mln. Tegelijk staat op vorige pagina dat subsidieregeling kleine infra wordt voortgezet. Wat stopt dan precies en wat gaat door? Hoe veel minder geld is er beschikbaar voor fietsprojecten?	De €6,6 mln voor het project 'Fietssubsidies' heeft betrekking op een incidenteel budget voor subsidies buiten uitvoeringsregeling voor een aantal grote fietsprojecten (o.a. 2e elektrische pont Velsen, verbeteren fietstunnel onder station Uitgeest en fietsverbinding Heilooërbos). Dit budget is via het addendum van de begroting van 2023 ter beschikking gesteld en was eenmalig, aanvullend op het jaarlijkse budget voor de subsidieregeling 'Kleine infrastructuur'. Het budget voor de subsidieregeling 'Kleine infrastructuur' loopt door in 2024.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
206	ChristenUnie	Michel Klein	48	4.2	De lasten voor 2024 voor OV waarborgen nemen toe met ongeveer 3 mln tov 2022/2023 (exclusief eenmalige investering). Hoe verhoudt dat bedrag zich dat tot de Beschikbaarheidsvergoeding / Transitievangnet die weg vallen (hoe hoog waren die in 2023)?	In 2023 ontvangen we ongeveer 3 miljoen aan Beschikbaarheidsvergoeding/Transitievergoeding. Het klopt dat dit geld na 2023 wegvalt. Daarom hebben we in de kaderbrief extra geld gevraagd om dit te kunnen compenseren. Dit extra geld is ook noodzakelijk in verband met teruglopende bijdrage voor de studentenkaart regeling. Daarnaast groeit de bijdrage door de hoge inflatie/index.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
207	ChristenUnie	Michel Klein	59	5.2	Waarom nemen de lasten voor beheer van natuur niet toe in de meerjarenraming, als we onder 5.1 veel geld investeren in het ontwikkelen van natuur?	Operationeel doel ‘beheren van natuur’ bestaat uit meerdere posten. Deze posten zijn recreatie, wet natuurbescherming, recreatieschappen, Faunafonds én Natuur- en landschapsbeheer. De kosten van natuur en landschapsbeheer nemen door o.a. investeringen in het ontwikkelen maar ook stijging van kosten inderdaad toe. De begroting laat zien wat er voor beheer van natuur beschikbaar wordt gesteld; de middelen. Deze nemen helaas niet toe. Dat betekent dat er met deze begroting een tekort in het beschikbare budget voor natuur- en landschapsbeheer ontstaat.	Karen Arpad	Rosan Kocken	Landelijk Gebied	

Overzicht verhuur visrechten
provincie Noord-Holland -
peildatum 21-9-2023

Contractsoort	Kadastrale code	Oppervlakte
VISRECHT VOLLEDIG	BSG00B 02879	21201
VISRECHT VOLLEDIG	BSG00F 00145	39470
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 02671	119345
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 01869	15290
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02B 01262	51760
VISRECHT VOLLEDIG	BSG00E 00006	23360
VISRECHT VOLLEDIG	BSG00E 00066	61615
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 01855	10290
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 01988	53270
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 01989	4230
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 02002	21700
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 02144	2180
VISRECHT VOLLEDIG	SGN00I 00031	5590
VISRECHT VOLLEDIG	SGN00I 00032	16260
VISRECHT VOLLEDIG	SGN00I 00004	32805
VISRECHT VOLLEDIG	SGN00I 00005	28675
VISRECHT VOLLEDIG	SGN00I 00078	20305
VISRECHT VOLLEDIG	SGN00I 00079	15565
VISRECHT VOLLEDIG	ZPE00B 01258	36670
VISRECHT VOLLEDIG	ZPE00C 01761	83440
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02E 00594	43580
VISRECHT VOLLEDIG	WEE02H 01690	860
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 01630	1160
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00A 01804	10405
VISRECHT VOLLEDIG	WEE02H 01790	29939
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02417	70
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02418	90
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02419	3970
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02421	45
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02424	1068
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02425	6990

VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02426	22165
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02427	12300
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02428	7115
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02429	845
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02430	945
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02441	7220
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02442	760
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00C 02443	56252
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02310	2255
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02311	775
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 00222	1760
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 00231	12625
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02312	1095
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02313	8525
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02305	40
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02306	510
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02308	535
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 02309	45
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 00236	3310
VISRECHT VOLLEDIG	WEE02H 01691	12480
VISRECHT VOLLEDIG	WEE02H 01692	9363
VISRECHT VOLLEDIG	HVS00A 00235	355
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01C 07165	14372
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01G 00865	6575
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01G 00868	7845
VISRECHT VOLLEDIG	ODP02A 01131	15850
VISRECHT VOLLEDIG	ODP02A 01761	13520
VISRECHT VOLLEDIG	ODP02A 03463	6475
VISRECHT VOLLEDIG	ODP02A 05615	6245
VISRECHT VOLLEDIG	ODP02C 00475	102420
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01L 00194	30685
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01L 00195	39820
VISRECHT VOLLEDIG	ODP02A 05780	22585
VISRECHT SCHUBVIS	AMR01C 07165	14372

VISRECHT SCHUBVIS	AMR01G 00865	6575
VISRECHT SCHUBVIS	AMR01G 00868	7845
VISRECHT SCHUBVIS	ODP02A 01131	15850
VISRECHT SCHUBVIS	ODP02A 01761	13520
VISRECHT SCHUBVIS	ODP02A 03463	6475
VISRECHT SCHUBVIS	ODP02A 05615	6245
VISRECHT SCHUBVIS	ODP02C 00475	102420
VISRECHT SCHUBVIS	SMR01L 00194	30685
VISRECHT SCHUBVIS	SMR01L 00195	39820
VISRECHT SCHUBVIS	ODP02A 05780	22585
VISRECHT VOLLEDIG	AKS01E 00614	10000
VISRECHT VOLLEDIG	ZDM01A 01706	96409
VISRECHT SCHUBVIS	BRO00B 02083	8290
VISRECHT SCHUBVIS	BRO00B 02942	6660
VISRECHT SCHUBVIS	BRO00F 00371	14140
VISRECHT SCHUBVIS	BRO00F 00457	12270
VISRECHT SCHUBVIS	BRO00F 00493	10110
VISRECHT SCHUBVIS	EDM00C 02631	4558
VISRECHT SCHUBVIS	EDM00D 08365	12020
VISRECHT SCHUBVIS	EDM00E 00450	10700
VISRECHT SCHUBVIS	EDM00E 00451	31000
VISRECHT SCHUBVIS	EDM00E 00452	4170
VISRECHT SCHUBVIS	KWD00C 01133	8795
VISRECHT SCHUBVIS	KWD00C 01186	3840
VISRECHT SCHUBVIS	KWD00C 00015	16740
VISRECHT SCHUBVIS	KWD00C 00022	18160
VISRECHT SCHUBVIS	MNK00A 02698	18505

VISRECHT SCHUBVIS	MNK00B 00944	11430
VISRECHT SCHUBVIS	MNK00B 00958	4186
VISRECHT SCHUBVIS	MNK00E 02702	11765
VISRECHT SCHUBVIS	WTL00H 00372	32650
VISRECHT SCHUBVIS	BRO00F 00995	660
VISRECHT SCHUBVIS	BRO00F 00994	27095
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00B 02755	41727
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00B 02051	70600
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00B 02982	37093
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00B 03300	80105
VISRECHT VOLLEDIG	GVL00B 03197	85642
VISRECHT VOLLEDIG	NVN00A 02105	9238
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 04648	125
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 06754	24275
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 04649	234
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 04650	16
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 04683	86
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 04684	39
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 04685	20180
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 04686	8607
VISRECHT VOLLEDIG	NVN00A 02106	11320
VISRECHT VOLLEDIG	NVN00C 01633	25835
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02A 02578	10950
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00S 01720	3270
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02E 01301	60800
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02E 00506	19550
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02E 00852	24000
VISRECHT VOLLEDIG	NDP02E 00594	18740
VISRECHT VOLLEDIG	00055A 03548	26700

VISRECHT VOLLEDIG	00055A 03827	21622
VISRECHT VOLLEDIG	00055A 04324	93932
VISRECHT VOLLEDIG	00055D 01193	42402
VISRECHT VOLLEDIG	00062A 02105	54400
VISRECHT VOLLEDIG	00062E 00033	36160
VISRECHT VOLLEDIG	00062E 01056	6330
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00B 08300	36730
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00B 03362	22490
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00D 02631	72492
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00B 08299	8717
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00B 08638	25426
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00C 03916	24625
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00C 03918	10925
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00C 03967	14709
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00C 03969	10540
VISRECHT VOLLEDIG	UHN00C 03971	13835
VISRECHT AAL	KWD00C 01186	3840
VISRECHT AAL	KWD00C 00015	16740
VISRECHT AAL	KWD00C 00022	18160
VISRECHT AAL	MNK00B 00944	11430
VISRECHT AAL	WRG03B 00159	51620
VISRECHT AAL	WRG03B 00047	63530
VISRECHT AAL	WRG03C 00010	56600
VISRECHT AAL	WRG03C 00198	20770
VISRECHT AAL	WRG03C 00200	555
VISRECHT AAL	WRG03C 00358	195

VISRECHT AAL	WRG03C 00359	58000
VISRECHT AAL	WRG03C 00395	57035
VISRECHT AAL	WRG03D 00293	22190
VISRECHT AAL	WRG03D 00294	1170
VISRECHT AAL	WRG03D 00295	68840
VISRECHT AAL	WRG03D 00571	11386
VISRECHT AAL	WRG03H 01794	10106
VISRECHT AAL	WRG03H 01796	26300
VISRECHT AAL	WRG03H 02434	7060
VISRECHT AAL	WRG03H 00575	555
VISRECHT AAL	WRG03H 00692	945
VISRECHT AAL	WRG03H 00693	47450
VISRECHT AAL	WRG03H 00694	57000
VISRECHT AAL	WRG03K 00175	8710
VISRECHT AAL	WRG03M 00176	13230
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03B 00159	51620
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03B 00047	63530
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03C 00010	56600
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03C 00198	20770
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03C 00200	555
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03C 00358	195
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03C 00359	58000
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03C 00395	57035

VISRECHT SCHUBVIS	WRG03D 00293	22190
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03D 00294	1170
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03D 00295	68840
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03D 00571	11386
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03H 01794	10106
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03H 01796	26300
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03H 02434	7060
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03H 00575	555
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03H 00692	945
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03H 00693	47450
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03H 00694	57000
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03K 00175	8710
VISRECHT SCHUBVIS	WRG03M 00176	13230
VISRECHT AAL	ASD32AM00930	19691
VISRECHT AAL	ASD32AM00835	14510
VISRECHT AAL	ASD36AQ02450	19112
VISRECHT AAL	ASD36AQ02452	6595
VISRECHT AAL	ASD36AQ02453	1615
VISRECHT AAL	ASD36AQ02454	9660
VISRECHT AAL	LMR02K 00126	13860
VISRECHT AAL	LMR02K 00140	6530
VISRECHT AAL	LMR02O 00298	15930
VISRECHT AAL	LMR02O 00312	8825

VISRECHT AAL	NWD01B 00986	14820
VISRECHT AAL	NWD01E 00178	23865
VISRECHT AAL	WTL00E 02544	7740
VISRECHT AAL	WTL00H 00203	8780
VISRECHT AAL	WTL00H 00441	18810
VISRECHT AAL	LMR02L 00030	24660
VISRECHT AAL	LMR02L 00035	8540
VISRECHT AAL	LMR02N 01053	18810
VISRECHT AAL	LMR02N 00025	14480
VISRECHT AAL	LMR02N 00047	8400
VISRECHT AAL	LMR02O 00223	14555
VISRECHT AAL	WTL00E 02545	17710
VISRECHT AAL	WTL00H 00255	21860
VISRECHT AAL	WTL00H 00377	9685
VISRECHT AAL	WTL00H 00440	11190
VISRECHT VOLLEDIG	NDN00A 01157	7280
VISRECHT VOLLEDIG	NDN00A 01160	1840
VISRECHT VOLLEDIG	NDN00A 01161	2920
VISRECHT VOLLEDIG	NDN00A 01163	790
VISRECHT VOLLEDIG	NDN00A 01164	4210
VISRECHT VOLLEDIG	NDN00A 01165	9980
VISRECHT AAL	JIS00A 00240	14530
VISRECHT AAL	GRA03G 00063	24910
VISRECHT AAL	GRA03G 00001	15060
VISRECHT AAL	GRA03G 00053	6180

VISRECHT AAL	GRA03G 00607	64370
VISRECHT AAL	BSR00F 01422	10390
VISRECHT AAL	BSR00F 01423	450
VISRECHT AAL	JIS00H 01228	8300
VISRECHT AAL	JIS00H 01527	2278
VISRECHT AAL	JIS00H 01529	23435
VISRECHT AAL	JIS00H 00064	43240
VISRECHT AAL	JIS00H 00065	43250
VISRECHT AAL	JIS00H 00066	19500
VISRECHT AAL	JIS00H 00067	31970
VISRECHT AAL	JIS00H 00068	44260
VISRECHT AAL	PMR00E 03222	26730
VISRECHT AAL	PMR00E 03220	550
VISRECHT AAL	PMR00E 03221	840
VISRECHT VOLLEDIG	LGD00H 00480	58967
VISRECHT SCHUBVIS	ZPE00G 02533	3715
VISRECHT SCHUBVIS	ZPE00G 02532	4320
VISRECHT SCHUBVIS	ZPE00G 02530	1070
VISRECHT AAL	LMR02N 01052	6060
VISRECHT AAL	WTL00E 02406	7740
VISRECHT AAL	LMR02N 00035	10170
VISRECHT AAL	LMR02N 00071	19620
VISRECHT AAL	LMR02N 01062	7430
VISRECHT AAL	WTL00G 00026	9300
VISRECHT AAL	WTL00G 00021	16170
VISRECHT AAL	WTL00G 00011	6660
VISRECHT AAL	PMR00N 00125	7490
VISRECHT AAL	PMR00N 02345	1210
VISRECHT AAL	PMR00N 00458	12880
VISRECHT AAL	PMR00G 00342	11880

VISRECHT AAL	PMR00N 00448	12650
VISRECHT AAL	PMR00G 00356	8350
VISRECHT AAL	PMR00G 00368	13740
VISRECHT AAL	PMR00E 02823	25680
VISRECHT AAL	PMR00E 03372	21130
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00I 00218	1060
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00I 00217	2390
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00C 13346	71430
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00I 00038	51990
VISRECHT SCHUBVIS	ZPE00H 01738	2430
VISRECHT SCHUBVIS	CLO00B 01327	12750
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01L 04529	10960
VISRECHT SCHUBVIS	CLO00B 01329	31230
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01L 04527	27800
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01L 04525	6830
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01L 04523	23690
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01L 04522	8930
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01K 05754	2710
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01K 05752	12010
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01K 05750	15070
VISRECHT SCHUBVIS	ANA01K 05747	41400
VISRECHT SCHUBVIS	CLO00B 01340	23110
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00L 00368	12756
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00C 10777	11730
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00C 10779	15200
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00C 10781	40330
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00C 13348	2220
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00C 13347	750
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00I 00206	15690
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00I 00061	18770
VISRECHT SCHUBVIS	HDR00I 00295	6575

VISRECHT AAL	BRO00B 02083	8290
VISRECHT AAL	BRO00B 02942	6660
VISRECHT AAL	BRO00F 00371	14140
VISRECHT AAL	BRO00F 00457	12270
VISRECHT AAL	BRO00F 00493	10110
VISRECHT AAL	MNK00A 02698	18505
VISRECHT AAL	MNK00B 00958	4186
VISRECHT AAL	MNK00E 02702	11765
VISRECHT AAL	WTL00H 00372	32650
VISRECHT AAL	BRO00F 00995	660
VISRECHT AAL	BRO00F 00994	27095
VISRECHT VOLLEDIG	UGT00I 00442	23650
VISRECHT VOLLEDIG	GRA03H 01089	2490
VISRECHT VOLLEDIG	GRA03K 00630	11340
VISRECHT VOLLEDIG	UGT00I 00121	40130
VISRECHT VOLLEDIG	UGT00I 00158	14730
VISRECHT VOLLEDIG	UGT00I 00430	14310
VISRECHT VOLLEDIG	GRA03K 00699	3283
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01E 00284	55145
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01X 00390	8140
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01X 00441	900
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00P 00324	15420
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00P 01637	18650
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 00180	2480
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 00912	23010
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 00913	8750
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 00121	11800
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 00073	33070
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 00114	13820

VISRECHT VOLLEDIG	AMR01M 00055	9200
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01M 00019	8420
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01M 00010	8400
VISRECHT VOLLEDIG	PCS00H 00009	10150
VISRECHT VOLLEDIG	LGD00K 00101	2690
VISRECHT VOLLEDIG	LGD00D 01368	36236
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01M 00054	64450
VISRECHT VOLLEDIG	ODP02C 00442	13100
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01E 00178	840
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01E 00180	510
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01E 00181	690
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 01863	780
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 02380	9050
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01X 00391	22470
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01X 00082	6300
VISRECHT VOLLEDIG	SMR01X 00083	420
VISRECHT VOLLEDIG	LGD00B 04516	26255
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 00098	140
VISRECHT VOLLEDIG	HHG00O 02381	10010
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01M 00004	5890
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01M 00018	37970
VISRECHT VOLLEDIG	AMR01M 00073	9800
VISRECHT SCHUBVIS	AKS01E 00586	46385
VISRECHT SCHUBVIS	WMV00A 07841	11693
VISRECHT SCHUBVIS	WMR00A 01090	1130

VISRECHT SCHUBVIS	WMV00A 06588	2420
VISRECHT SCHUBVIS	AKS01E 00614	45135
VISRECHT AAL	EDM00C 02631	4558
VISRECHT AAL	EDM00D 08365	12020
VISRECHT AAL	EDM00E 00450	10700
VISRECHT AAL	EDM00E 00451	31000
VISRECHT AAL	EDM00E 00452	4170
VISRECHT AAL	KWD00C 01133	8795

Rondvraag BBB over Zwaagdijk-West voor gedupeerde Beemsterboer
Commissie Ruimte 9 oktober

In de laatst gehouden vergadering van de cie Ruimte heeft de Gedeputeerde ruimte gevraagd om contact op te nemen met de gemeente Medemblik en andere betrokkenen bij Zwaagdijk-West.

BBB wil graag het volgende weten;

Heeft gedeputeerde contact opgenomen met de gemeente en andere betrokkenen en hoe is de stand van zaken mbt Zwaagdijk-West.

Namens de BBB

Rob Nijkamp

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13447
Extern Zaak ID	2114176
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	7.a
Titel	90% versie Ontwikkelperspectief NZKG
Organisatieonderdeel	BEL/RE&E

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	9 oktober 2023

Toelichting

De Bestuurscommissie Ruimte NZKG bestaat uit de vertegenwoordigers van de colleges en directies van gemeenten langs het Noordzeekanaal, het Rijk, de betrokken waterschappen en het hoogheemraadschap, de havenbeheerders, de beheerder van de rijksinfrastructuur en de industrie. De Bestuurscommissie Ruimte NZKG vergadert op 29 september 2023. De vergadering wordt voorgezeten door gedeputeerde Havens. Het college bespreekt de agendapunten ter voorbereiding op deze vergadering. De Bestuurscommissie Ruimte vraagt de deelnemende overheden wensen en opvattingen kenbaar te maken op het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. GS vragen Provinciale Staten om bij te dragen aan de provinciale reactie.

Provincie Noord-Holland

2023

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 26 september 2023

Onderwerp: Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied 90% - meegeven wensen en opvattingen

Kenmerk: 2114176/2114326

Bijlagen:

Brief GS aan PS

Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied 90% versie

Concept reactie Provincie Noord-Holland met wensen en opvattingen

1. Inleiding

Het Rijk heeft de ambitie uitgesproken opnieuw nationale regie te willen voeren op de ruimtelijke ordening in Nederland. Hiertoe wordt in 2024 een nieuwe Nota Ruimte vastgesteld waarin de nationale ruimtelijke opgaven worden geadresseerd. De provincies zijn gevraagd eind 2023 een Ruimtelijk Voorstel op te leveren waarin staat beschreven hoe deze nationale opgaven per provincie worden ingepast. Daarnaast zijn landelijk zestien zogeheten NOVEX-gebieden aangewezen waar een stapeling van nationale opgaven plaatsvindt en waarvoor eind 2023 per gebied een apart Ontwikkelperspectief opgeleverd dient te worden. Het Noordzeekanaalgebied is één van deze gebieden en hier wordt aan gewerkt onder de noemer NOVEX-NZKG.

In NOVEX-NZKG is de afgelopen 2 jaar door Rijk en Regio gezamenlijk gewerkt aan het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied waarin de thema's Gezonde Leefomgeving, Haveneconomie, Circulaire economie, Energietransitie, Landschap & Ecologie, Woningbouw en Water tegen elkaar worden afgewogen en ruimtelijk worden ingepast. De totstandkoming hiervan is een omvangrijk proces met veel betrokken partijen met soms sterk uiteenlopende belangen. Gedurende dit proces heeft de provincie zowel ambtelijk als bestuurlijk actief bijgedragen.

In de huidige consultatiefase wordt aan alle overheden in het Noordzeekanaalgebied gevraagd om, middels het uiten van wensen en opvattingen, te reageren op de voorliggende 90% versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. In bijgaande brief is hiervoor een voorzet

gedaan. Wij willen u vragen de 90% versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied te bespreken in uw Staten en eventuele aanpassingen op de voorliggende brief mee te geven.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Doel van het Ontwikkelperspectief is om de thema's Gezonde Leefomgeving, Haveneconomie, Circulaire economie, Energietransitie, Landschap & Ecologie, Woningbouw en Water tegen elkaar af te wegen en een voorstel te doen hoe deze functies ruimtelijk in te passen in het Noordzeekanaalgebied.

Per thema is inzichtelijk gemaakt welke opgaven er ruimtelijk spelen. Daar waar mogelijk is dit gekwantificeerd en afgezet tegen de beschikbare ruimte. In het Ontwikkelperspectief worden keuzes gemaakt wat op welke plek mogelijk is en in veel gevallen is daarbij ook een fasering aangebracht. Het Ontwikkelperspectief is getoetst op provinciale beleidskaders, doelstellingen en ambities. De conclusie is dat dit goed op elkaar aansluit en, omdat het Ontwikkelperspectief ook een breed draagvlak kent bij Rijk en regio, provinciale doelstellingen op het vlak van de zeven genoemde thema's een stap dichterbij worden gebracht.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied betreft een koersdocument op basis waarvan de aan het Bestuursplatform NZKG deelnemende partijen het eigen beleid baseren. Het Ontwikkelperspectief zelf heeft dan ook geen bindende status zoals bijvoorbeeld een Omgevingsvisie en ook zijn er geen financiële aspecten aan verbonden. Wel wordt, op basis van dit Ontwikkelperspectief, in 2024 een Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG opgesteld en worden nadere afspraken gemaakt tussen Rijk en regio, onder meer over investeringen.

De provinciale inbreng in dit traject is gebaseerd op bestaande visies in beleidsstukken. Veel daarvan hebben uitgebreide voorbereidingstrajecten doorlopen, waaronder burgerparticipatie. Dat geldt bijvoorbeeld voor de provinciale Omgevingsvisie NH2050, een van de belangrijke bouwstenen voor dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.

4. Proces en procedure

De totstandkoming van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is een omvangrijk proces met veel betrokken partijen met soms sterk uiteenlopende belangen. Het valt onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform NZKG en het ministerie van EZK. Het is voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG waarin zitting hebben: het Ministerie van EZK, het Ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, de gemeente Zaanstad, de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Beverwijk, de gemeente Velsen, de gemeente Heemskerk, Zeehaven IJmuiden NV, Port of Amsterdam en Tata Steel. Gedurende het proces zijn ook het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het Hoogheemraadschap Rijnland en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht aangesloten bij de vergaderingen van de Bestuurscommissie Ruimte. Bij uitwerking van deelopgaven zijn bovendien nutspartijen en netbeheerders, ondernemersverenigingen en de omgevingsdiensten aangesloten. Ook heeft er een maatschappelijke dialoog plaatsgevonden waarbij onder meer natuur- en milieuorganisaties en andere belangenverenigingen aan hebben deelgenomen. De provincie heeft gedurende het gehele proces zowel ambtelijk als bestuurlijk actief bijgedragen.

De wensen en opvattingen van de provincie Noord-Holland met betrekking tot de 90% versie van het Ontwikkelperspectief zullen worden toegezonden aan het Programmabureau NZKG. Zodat deze – net als de wensen en opvattingen van de andere overheden – kunnen worden betrokken bij de vervolgstappen van NOVEX-NZKG. Het is de bedoeling het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied in december 2023 te laten vaststellen door Bestuursplatform NZKG en de Colleges van de provincie en de gemeenten in het Noordzeekanaalgebied. In 2024 wordt vervolgens, op basis van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, een Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG opgesteld voor de periode 2024-2027.

Gezien de hoge dynamiek in het Noordzeekanaalgebied is het Ontwikkelperspectief uitdrukkelijk niet bedoeld als master- of inpassingsplan voor de komende 30 jaar. Rijk en regio hebben uitgesproken voornemens te zijn het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied iedere vier jaar te actualiseren. Op die manier kunnen de meest recente inzichten op de genoemde thema's worden verwerkt en is het mogelijk afspraken waar nodig aan te passen. De volgende versie van het Ontwikkelperspectief zou in 2027 gereed moeten komen. Op basis daarvan kan vervolgens weer een volgend Uitvoeringsagenda worden opgesteld.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. nummer PS-besluit vult de griffie in

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 26 september 2023;

besluiten:

1. Kennis te nemen van de 90% versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

2. In te stemmen met de door het college van Gedeputeerde Staten voorgestelde reactie op de 90% versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Programmabureau NZKG
t.a.v. Projectteam NOVEX-NZKG
Plein 1945 96
1971GC IJmuiden

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

B.S. Buffing

Office 365 Gebruikers

Telefoonnummer +31235145793

boris.buffing@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk

2114176/2114331

Uw kenmerk

Betreft: Wensen en Opvattingen Ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG

Geachte heer, mevrouw ,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de 90% versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Graag delen we middels dit schrijven onze wensen en op opvattingen ten aanzien van dit document waarbij we u vragen dit te betrekken bij de vervolgstappen in het kader van NOVEX-NZKG.

In de eerste plaats zijn wij verheugd dat wij veel elementen herkennen die in overeenstemming zijn met provinciale beleidsdocumenten zoals de Provinciale Omgevingsvisie, de Provinciale Omgevingsverordening, de Nota Zeehavens Noord-Holland en de door ons onderschreven producten zoals de Cluster Energie Strategie NZKG en het MRA Verstedelijkingsconcept 2050.

De functies woningbouw, circulaire economie, haveneconomie en energietransitie zijn in samenhang beschouwd en onderling afgewogen en we herkennen de gemaakte keuzes. Deze sluiten aan bij het provinciaal beleid en zijn in dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied in veel gevallen een stap concreter uitgewerkt. Wij kunnen ons vinden in de voorgestelde fasering en het is goed om te merken dat hier een breed regionaal draagvlak voor is. Ook het agenderen van Stedelijke Vernieuwing in de IJmond vinden wij een goede ontwikkeling.

Dat gezonde leefomgeving als één van de belangrijkste thema's in het Noordzeekanaalgebied wordt geagendeerd onderschrijven wij volledig. In het document gaat de aandacht op dit thema hoofdzakelijk uit naar de IJmond. En hoewel wij het eens zijn dat dit in de IJmond als grote opgave benoemd wordt, willen wij benadrukken dat dit ook geldt voor andere delen van het Noordzeekanaalgebied. Om daadwerkelijk stappen te zetten op weg naar een gezonde leefomgeving is het bovendien nodig het instrumentarium voor het bevoegd gezag (provincie en gemeenten) volledig te benutten. Ook is het nodig dat nationale wet- en regelgeving wordt aangescherpt. Wij roepen op om, bij het maken van het Uitvoeringsagenda, inzichtelijk te maken welke stappen worden gezet om het gezondheidsbelang van omwonenden te verankeren in de wetgeving. Tot slot roepen wij op om, bij het maken

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

van het Uitvoeringsagenda, inzichtelijk te maken welke stappen de decentrale overheden in het Noordzeekanaalgebied zetten in het volledig benutten van het VTH-instrumentarium binnen de wettelijke kaders.

Wij herkennen de opgaven die geschetst worden voor het watersysteem en zien dat er met dit document een grote stap wordt gezet in het toepassen van het principe water en bodem sturend. Wij kunnen ons ook vinden in de koers die wordt uitgezet voor het landschap buiten de stedelijke kernen en industriegebieden. Tegelijkertijd willen we opmerken dat we de voorstellen met betrekking tot deze onderwerpen als voorstellen op hoofdlijnen beschouwen. Wij achten het noodzakelijk om de geagendeerde opgaven op het vlak van water en bodem nader uit te werken. Ook bij de doorontwikkeling van bijvoorbeeld de Houtrakpolder en de Wijkermeerpolder is nadere uitwerking nodig. Wij roepen dan ook op om, bij het maken van het Uitvoeringsagenda, te beschrijven welke processen hiervoor worden ingericht en op welke termijn deze processen tot keuzes leiden. Waarbij wij er aan hechten dat bij de nadere uitwerking ook de afstemming met betrokken ondernemers, agrariërs, natuur- en milieuorganisaties en andere belanghebbenden geborgd is.

Tot slot gaan wij er van uit dat het NOVEX-NZKG proces goed wordt afgestemd met de processen in de aanpalende NOVEX-gebieden MRA, Schiphol en Groene Hart alsmede met het provinciaal Ruimtelijk Voorstel. Zowel bij het opstellen van het Ontwikkelperspectief als bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda.

Wij wensen u succes met het verwerken van onze wensen en opvattingen en de punten die door de andere partijen zijn aangedragen. We zien het definitieve Ontwikkelperspectief met belangstelling tegemoet en zijn benieuwd naar het Uitvoeringsagenda.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

www.noordzeekanaalgebied.nl



Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

Samen sturen op transities van nationaal belang

Product van de NOVEX-aanpak NZKG, concept #3, versie 21 september 2023

Inhoudsopgave

Bestuurlijke opdracht 3
Korte versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied 4

H1 Nieuw perspectief 11
1.1 Verschillende transities tegelijk 12
1.2 NOVEX-aanpak NZKG 14
1.3 Regionale samenwerking 16
1.4 Een gezamenlijke richting voor verdere ontwikkeling 18
1.5 Leeswijzer 19

H2 Haven- en industriegebieden 20
2.1 Economische waarden 21
2.2 Opgaven 21
2.3 Ambitie 22
2.4 Wat is er nodig voor deze ambitie? 24

H3 Stedelijke omgeving 31
3.1 Stedelijke omgeving 32
3.2 Opgaven 32
3.3 Ambitie 35
3.4 Wat is nodig voor deze ambitie? 37

H4 Landschap en watersysteem 40
4.1 Landschap en watersysteem 41
4.2 Opgaven 43
4.3 Ambitie 47

H5 Onze koers 49
5.1 Snelle economische transitie 50
5.2 Gezondere leefomgeving 59
5.3 Klimaatadaptieve landschappen 63
5.4 Eén koers, één gemeenschappelijk richting 71

H6 Samenwerking 79

Proces van totstandkoming 81
Noten 83
Colofon 85

Bestuurlijke opdracht

Dit Ontwikkelperspectief NZKG is opgesteld in het kader van de NOVEX-aanpak NZKG, onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform NZKG en het ministerie van EZK. Rijk en regio hebben de afgelopen jaren drie bestuurlijke opdrachten gegeven: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), deze werd nader uitgewerkt in het NOVEX-programma, en het Verstedelijkingsconcept MRA.

Nationaal: NOVI en NOVEX (2020-2022)
In de Nationale Omgevingsvisie wees het kabinet het Noordzeekanaalgebied aan als 'NOVI-gebied'. Het bevestigde hiermee het belang van het Noordzeekanaalgebied voor 'grote en geïntegreerde (transitie)opgaven in de fysieke leefomgeving', waarbij 'nationale belangen onmiskenbaar' zijn.[1] De opgaven in deze NOVI-gebieden vragen om een gezamenlijke aanpak van overheden en andere partijen.

In 2022 volgde het NOVEX-programma. Hierin legde het kabinet extra nadruk op versnellen van de uitvoering, het versterken van de ruimtelijke regierol van het Rijk en het vernieuwen van de samenwerking in de (uitvoerings)relatie met provincies én in gebieden.[2] Het NOVI-gebied werd omgedoopt tot NOVEX-gebied. 'In dit NOVEX-spoor werken Rijk en regio gezamenlijk aan een ontwikkelperspectief, uitvoeringsagenda en uitvoeringsafspraken per gebied'.[3]

Regionaal: Verstedelijkingsconcept MRA (2021)
In 2021 bereikten het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam overeenstemming over het Verstedelijkingsconcept MRA. Daarin komen keuzes op het gebied van leefkwaliteit, woningbouw, werklocaties, mobiliteit, landschap, energie, water, circulaire economie en ecologie bij elkaar.[4] Begin 2022 is het verstedelijkingsconcept onderschreven door de gemeenteraden, de twee Provinciale Staten en de waterschapsbesturen in de regio.

Voor de complexe opgaven in het Noordzeekanaalgebied was een nadere integrale uitwerking nodig. Hiertoe hebben Rijk en regio bij de vaststelling van het verstedelijkingsconcept de bestuurlijke opdracht gegeven voor een gebiedsgerichte uitwerking voor het Noordzeekanaalgebied. Bij voldoende draagvlak en na regionale vaststelling wordt dit ontwikkelperspectief opgenomen in de Verstedelijkingsstrategie MRA en er onderdeel van gemaakt.

Hoe gaan we verder?
Na het vaststellen van dit ontwikkelperspectief, worden bijbehorende uitvoeringsagenda en regionale investeringsagenda uitgewerkt voor de zomer van 2025. Het ontwikkelperspectief zelf wordt herijkt in 2027, waarna het wordt verwerkt bij de actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie in 2028. De partijen die betrokken zijn bij het maken van het Ontwikkelperspectief houden contact in het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. Van partijen wordt verwacht dat zij hun acties en ingrepen in de ruimte conformeren aan het ontwikkelperspectief, zij kunnen elkaar daarop aanspreken.

Korte versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

150 jaar geleden is het Noordzeekanaal gegraven tussen Amsterdam en de Noordzee. Sindsdien is het Noordzeekanaal de economische drager van deze regio. Rond het Noordzeekanaal zijn grote haven- en industriegebieden gebied ontwikkeld met een sterke economie, zijn steden tot groei gekomen, en is een landschap gevormd met een watersysteem dat dit gebied verbindt. De regio bestaat uit drie deelgebieden met elk een eigen karakter: In de IJmond domineert de (offshore)industrie en visserij, in de Zaanstreek voedselindustrie, en de Amsterdamse haven is groot in import, opslag en vervoer van brandstoffen.

De komende decennia is het Noordzeekanaalgebied van groot belang voor een aantal grote transities in Nederland:

- Onze haven- en industriegebieden voeren een economische transitie naar groene brandstoffen, een snelle verduurzaming van onze industrie en circulaire economie;
- In de regio is een grote behoefte aan woningbouw, in combinatie met een gezondere leefomgeving;
- Klimaatverandering agendeert nieuwe uitdagingen voor de toekomst, zoals verzilting, en periodes met te veel of te weinig water. De regio moet zich daar op voorbereiden.

Om al deze opgaven en ambities de komende decennia tegelijk en zo optimaal mogelijk in het Noordzeekanaalgebied te realiseren, werkt deze regio samen met het Rijk vanuit één integrale aanpak: het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Dit is de richting die wij de komende jaren gaan uitwerken.

Het ontwikkelperspectief begint bij de ontwikkeling van een nieuwe drager voor dit gebied; het Noordzeekanaalgebied wordt deel van de nieuwe energiehoofdstructuur van Nederland. Deze nieuwe drager legt de basis voor de verduurzaming van onze industrie, de productie van groene brandstoffen en de ontwikkeling van een circulaire economie. Tegelijk draagt deze transitie bij aan een gezondere leefomgeving in de regio en helpt het om klimaatverandering tegen te gaan.

Deze nieuwe drager begint vanuit de Noordzee waar grote windparken worden aangelegd, waarvan delen via zeekabels op het Noordzeekanaalgebied worden aangesloten. De eerste zeekabels worden nu al aangelegd en aangesloten op een nieuwe transformator van 23 hectare bij Wijk aan Zee, maar dat is slechts het begin. De komende jaren zijn grote ruimtelijke inpassingen nodig voor de ontwikkeling van deze nieuwe energiehoofdstructuur.

Er volgen meer aansluitingen van zeekabels naar het Noordzeekanaalgebied en nieuwe grote transformatoren die nodig zijn om het elektriciteitsnetwerk te versterken. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing in het landschap. In onze havengebieden komen nieuwe importhavens voor waterstof, worden elektrolysers gebouwd voor de productie van waterstof, en worden de haven- en industriegebieden aangesloten op een nieuw ondergronds netwerk voor waterstof. De industrie in deze regio kan hiermee overschakelen van fossiele brandstoffen naar groene elektriciteit en waterstof. Zo wordt de omgeving in het Noordzeekanaalgebied schoner en gezonder. Tata Steel heeft de ambitie om zo snel als mogelijk om te schakelen naar een nieuwe manier van staal maken. Daarmee verbetert de leefomgeving. Tegelijk is de ambitie voor een gezondere leefomgeving meer dan alleen een effect. Overheden hebben gezamenlijk de verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor een gezonde leefomgeving voor omwonenden. Provincie en gemeenten zetten daarom optimaal in op hun verantwoordelijkheid als bevoegd gezag en spreken het

Rijk aan voor verbetering van wet- en regelgeving.

Voor de aanleg van deze nieuwe energiehoofdstructuur is naar schatting 60 tot 350 hectare aan fysieke ruimte nodig. Wanneer we optimaal gebruik maken van de fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden, is er voldoende ruimte in het Noordzeekanaalgebied. Na de transitie van Tata Steel komt in Westpoort in Amsterdam ruimte vrij, die nodig is voor onderdelen van de nieuwe hoofdstructuur. Dit kan alleen als deze ontwikkelingen zich goed verhouden tot de ambities voor een gezondere leefomgeving in de IJmond.

Energietransitie-ontwikkelingen, zoals het werken met groene brandstoffen vragen om aandacht voor omgevingsveiligheid. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt verruiming van de beschikbare risicoruimte geagendeerd in gebieden waar dat verantwoord kan. De beschikbare risico ruimte kan worden geborgd met de nieuwe vaststelling van een veiligheidscontour[5]. Daar waar deze veiligheidscontour eventueel gemeentegrenzen overschrijdt, is regionale samenwerking tussen gemeenten nodig. Daarnaast worden met de invoering van de Omgevingswet aandachtsgebieden geïntroduceerd. Deze aandachtsgebieden werken door in de ruimtelijke ordening van de gemeenten, wat een goede communicatie over de verantwoorde acceptatie van risico's noodzakelijk maakt. Door verruiming van risicoruimte kan het bestaande haven- en industriegebied ruimtelijk intensiever worden gebruikt en kan landschap in de toekomst worden gespaard.

Voor woningbouw op en rond haven- en industriegebieden maakt deze regio afspraken voor de toekomst. Dat is nodig, omdat bij een te snelle transformatie van haven- en industriegebieden (door verplaatsing van bedrijven) er onvoldoende ruimte blijft voor de inpassing van de energietransitie en circulaire economie. Voor woningbouw zetten wij in op de transformatieprojecten die al in gang zijn gezet of in voorbereiding genomen kunnen worden. Voor verdere ambities wordt om de vier jaar gezamenlijk afgestemd of verdere transformatie van de haven- en industriegebieden mogelijk is.

Deze regio geeft extra prioriteit aan stedelijke vernieuwing van naoorlogse wijken, waar de leefbaarheid sociaal en fysiek om aandacht vraagt. Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving vraagt om integrale investeringen in wijken, in combinatie met woningbouw en het versterken van nabijgelegen groene gebieden. Amsterdam en Zaanstad werken hier al aan met de stedelijke vernieuwing van Amsterdam Nieuw-West en plannen voor Zaandam Oost. Voor de IJmond ontbreekt een dergelijke aanpak nog. Deze integrale aanpak wordt de komende jaren gezamenlijk opgesteld door de gemeenten in de IJmond, met steun van de provincie en het Rijk. Hierbij kan mogelijk een koppeling gemaakt worden tussen de verduurzaming van de industrie en die van de stedelijke omgeving, door de vrijkomende industriewarmte bij de productie en verbranding van waterstof aan te sluiten op warmtenetten.

De effecten van klimaatverandering hebben grote impact op de regio en het watersysteem staat onder druk. Om het watersysteem te ontlasten werken we voor al onze opgaven vanuit het principe van water en bodem sturend. Dat betekent: anticiperen op zeespiegelstijging, verzilting voorkomen, rekening houdend met droge periodes met tekorten aan zoet water en met periodes met teveel water door hevige buien. Bij alle nieuwe opgaven moeten wij rekening houden met de gevolgen voor de waterkwaliteit, ons watergebruik verminderen en bij bouw van vitale

functies overstromingsrisico's beperken. Ook moet er rond het Noordzeekanaal ruimte gemaakt worden in diepe polders om in de toekomst snel overtollig water te bergen.

Ook het landelijk gebied gaat in transitie. Deze transitie is gericht op het versterken van het water- en bodemsysteem en natuurwaarden en het vergroten van de biodiversiteit. Bij noodzakelijke ruimtelijke inpassingen, zoals transformatoren voor het elektriciteitssysteem, houden we rekening met een goede landschappelijk inpassing, herstel van ecologische en recreatieve verbindingszones en het bijdragen aan ecologisch herstel.

Rijk en regio zetten dit ontwikkelperspectief nadrukkelijk in om het groene landschap te versterken. Specifiek voor de Houtrakpolder, waar nog een ruimtelijke reservering ligt voor een mogelijk havenbekken in de toekomst, zet het ontwikkelperspectief een eerste stap in een andere richting waarin een nieuw havenbekken niet meer nodig is. De diepe, verzilte Houtrakpolder is mogelijk een strategische plek voor toekomstige waterberging in combinatie met ecologische versterking en, indien klimaatadaptief ontwikkeld, een 380 kV transformator die belangrijk is voor de verduurzaming van de industrie.

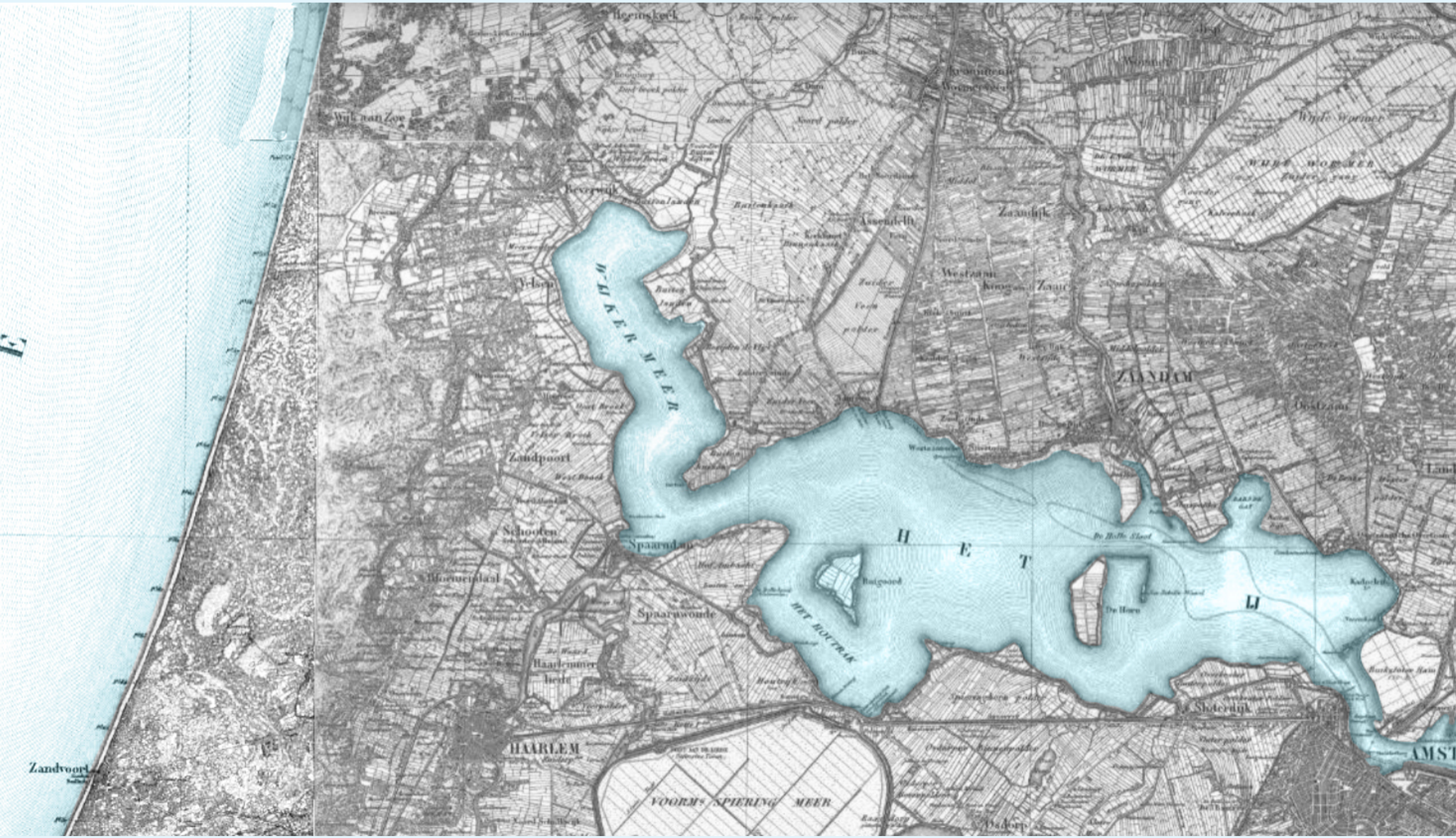
De reservering voor een havenbekken kan pas worden opgegeven als onderdelen van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (bijna) zijn gerealiseerd. De voorwaarden voor het definitief opgeven van deze reservering zijn:

- Er is voldoende ruimte voor inpassing van de energietransitie, en cruciale delen daarvan zijn al in het landschap ingepast, waarbij versterking van het landschap wordt gerealiseerd;
- Er is voldoende nautische en fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden;
- Er is voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;
- De Energiehaven is gerealiseerd en de plus-ambitie voor later is een realistisch vervolg.

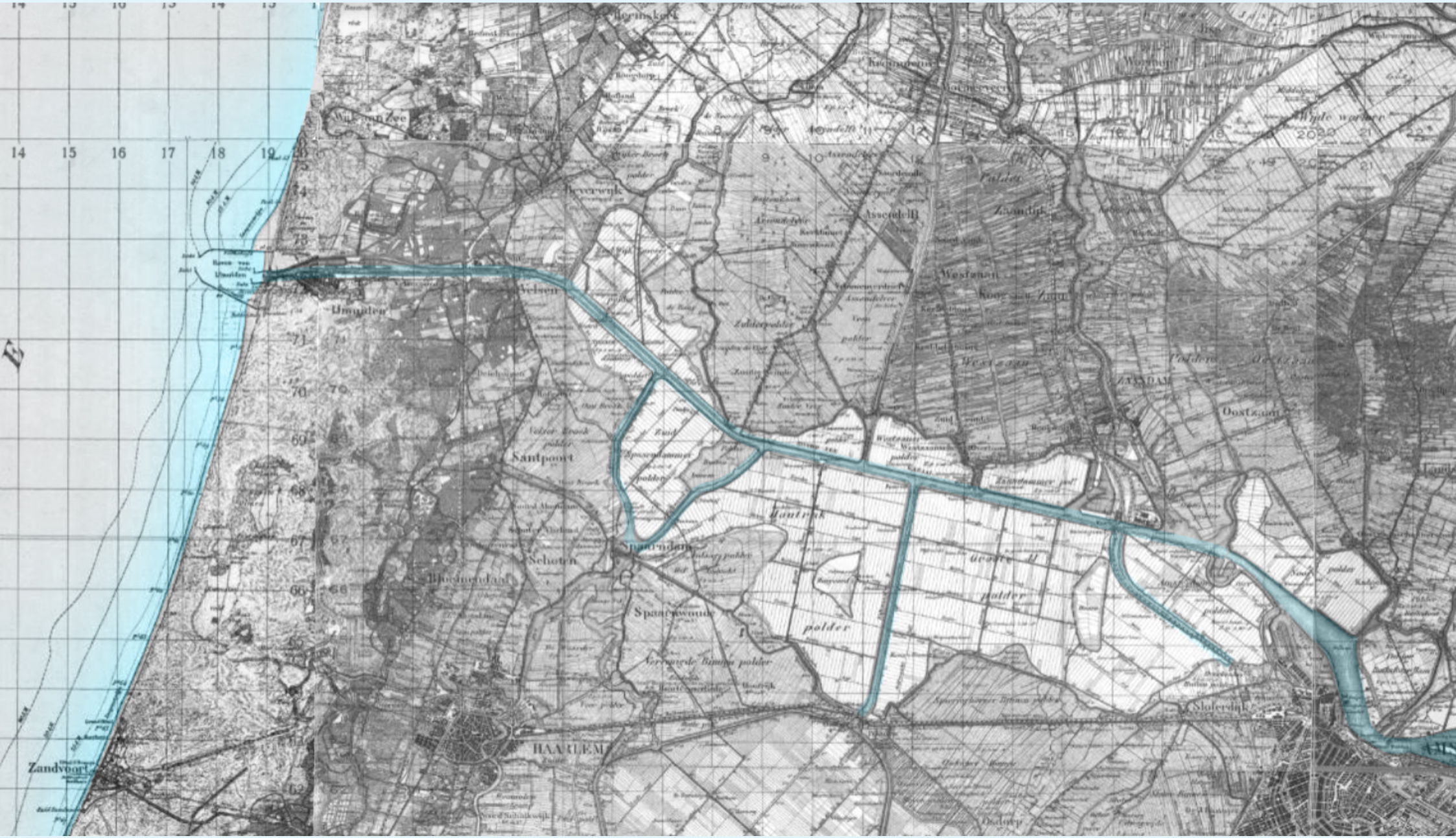
Met deze onderdelen gaat de regio aan de slag. In 2027 actualiseren wij Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, omdat de dynamiek in het Noordzeekanaalgebied groot is en bijsturen nodig is in een snel veranderende wereld.

Alleen door samenwerking en in samenhang kunnen ambities waargemaakt worden. Daarvoor is ook menskracht en kennis nodig. Overheden en bedrijfsleven werken daarom aan talentontwikkeling en innovatiemogelijkheden. Partijen zijn bereid om elkaar te helpen bij deze opgaven die een gemeenschappelijk belang dienen. Door deze samenwerken en coördinatie kan in het Noordzeekanaalgebied in de toekomst meer maatschappelijke waarde worden gerealiseerd.

Zo blijft het Noordzeekanaalgebied een gebied van grote economische en maatschappelijke waarde voor de opgaven in Nederland. Daarvoor hebben Rijk en regio één gezamenlijk richting: het integraal Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Dat is onze koers voor de komende jaren.



Het Noordzeekanaalgebied in 1870, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam



Het Noordzeekanaalgebied in 1920, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam



Het Noordzeekanaalgebied in 1975, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam



Het Noordzeekanaalgebied in 2022, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam

H1 Nieuw perspectief



1.1 Verschillende transities tegelijk

Het Noordzeekanaalgebied is één van de vijf grote industriële clusters van Nederland. De aanwezige havens en industrie leveren jaarlijks miljarden aan toegevoegde waarde op voor de regionale en nationale economie, bieden werkgelegenheid en vormen een belangrijk nautisch en logistiek knooppunt in Nederland en Noordwest-Europa. Gezamenlijk vormen de havengebieden aan het Noordzeekanaal de tweede haven van Nederland en de vierde haven van Europa. Traditioneel groot in staal, voedselverwerking, agribulk, bouwgrondstoffen en fossiele brandstoffen. De opening van de grootste zeesluis ter wereld, de Zeesluis IJmuiden, maakte de havens van het Noordzeekanaalgebied klaar voor de toekomst. De afgelopen jaren zijn daar andere grote opgaven bijgekomen die vragen om een integrale aanpak van Rijk en regio samen.

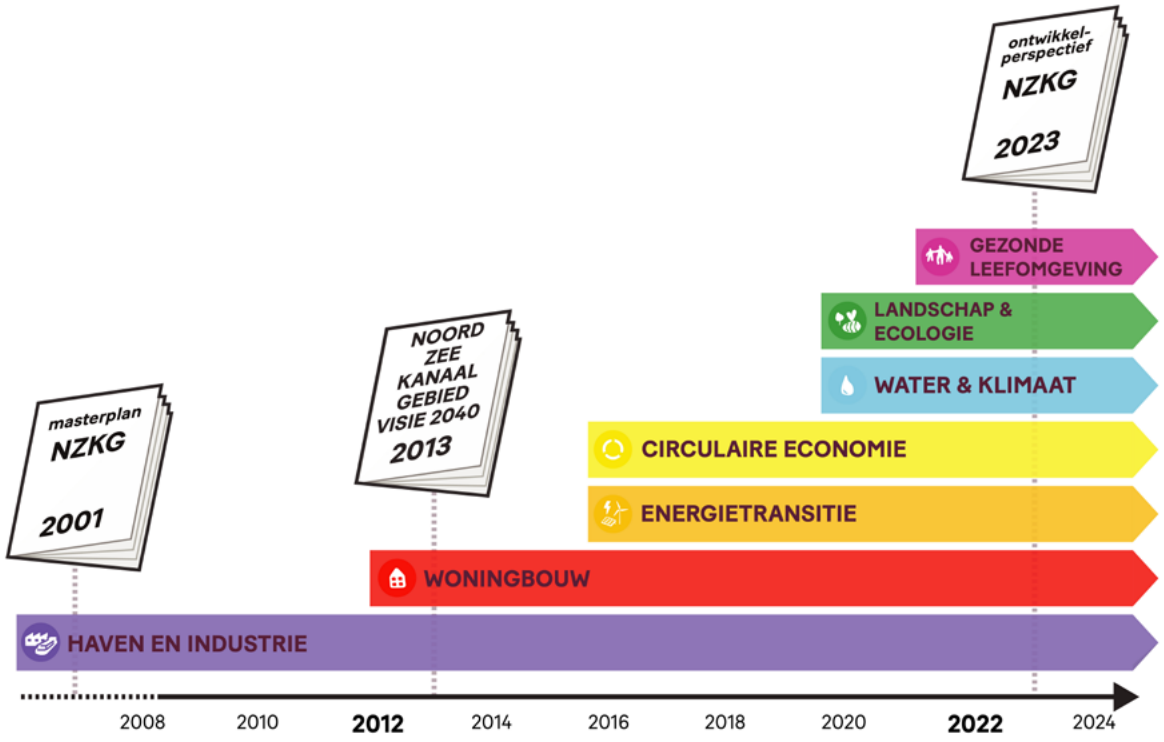
Een belangrijke opgave waar Rijk en regio al hard aan werken is de energietranstie. Hiervoor zijn grote investeringen en veel ruimtelijke inpassingen nodig: grote windparken in zee, aansluitingen van zeekabels naar dit gebied, forse transformatoren om het elektriciteitsnet te versterken, havens voor waterstof import, electrolysers voor waterstofproductie, en fabrieken voor groene circulaire brandstoffen. Naast deze verduurzaming naar groene brandstoffen maken bedrijven en industrie ook een ontwikkeling door naar een circulaire economie.

De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn cruciaal voor het realiseren van de Nederlandse energietransitie en in de transitie richting een circulaire economie. Dit vraagt de komende jaren om voldoende fysieke ruimte en milieuruimte. Daarbij is er economisch een andere wind komen waaien. Tijden van grote economische groei en consumptie zijn voorbij en structurele tekorten op de arbeidsmarkt beperken onze economische ontwikkeling. Dit maakt economische transitie niet eenvoudiger[6], maar de havenfunctie is en blijft wel een unieke en bepalende factor van dit gebied.

Door schaarste aan woningen is woningbouw een hoge prioriteit. Een deel van de havengebieden en bedrijventerreinen zijn in beeld als toekomstige bouwlocatie voor ongeveer de bouw van ongeveer 110.000 woningen in transformatiegebieden, zoals in Haven-Stad (Amsterdam), de Achtersluispolder en het Hembrugterrein (Zaandam) en de Spoorzone (Beverwijk). Tegelijkertijd herbergt het Noordzeekanaalgebied ook een aantal kwetsbare wijken waar een verouderde woningvoorraad samenvalt met sociaaleconomische problematiek.

Klimaatverandering is een nieuwe urgente opgave in het Noordzeekanaalgebied. De grenzen van ons watersysteem zijn bereikt. Deze worden onder andere zichtbaar bij langdurige droge periodes, bij extreme regenbuien, in verwachtingen over zeespiegelstijging en in de toename van verzilting van bijvoorbeeld het Noordzeekanaal. Beschikbaarheid van zoet water is niet meer vanzelfsprekend, net als de toevoer van voldoende rivierwater naar deze regio. Het groene landschap in het Noordzeekanaalgebied kan een bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, bijvoorbeeld door meer zoetwater vast te houden in de bodem.

In het landelijke gebied is een transitie nodig. Systeemherstel is hier noodzakelijk. Naast klimaatbestendigheid en sociaaleconomische vitaliteit gaat het om het versterken van het water- en bodemsysteem, versterken van natuurwaarden en vergroten van de biodiversiteit.





Masterplan NZKG (1995 & 2001)

Centraal staat het belang van haven- en industriegebieden



Visie NZKG 2040 (2013)

2 opgaven centraal
- Haveneconomie (internationale concurrentiepostie)
- Woningbouw aan randen gebied



Ontwikkelperpectief NZKG (2023)

7 geïntegreerde opgaven

Terwijl meerdere transities tegelijk aandacht vragen in het Noordzeekanaalgebied, moeten ook grote stappen worden gezet om te komen tot een gezondere leefomgeving in deze regio. Hoge uitstoot van CO_2 en schadelijke stoffen, zoals stikstof en fijnstof, moeten sterk verminderd worden. Op plaatsen waar industrie en inwoners elkaar raken, doen zich op het gebied van gezonde leefomgeving knelpunten voor. Dit speelt in meer gebieden in Nederland en de IJmond is daar een sprekend voorbeeld van.

Door de stapeling van verschillende opgaven en uiteenlopende ambities is het Noordzeekanaalgebied de afgelopen jaren vast komen te zitten in een aantal dilemma's. Het dilemma tussen woningbouwambities en de behoefte aan ontwikkelruimte voor de haven; het dilemma tussen de waarde en bescherming van het groene landschap met zijn natuurwaarden en recreatiegebieden, en de toekomstige behoefte aan ruimte voor waterberging en extra ruimte voor de energie- en circulaire economie; en het dilemma tussen een gezonde leefomgeving en economische ontwikkeling.

Met de vele opgaven en transities die de komende decennia op het gebied afkomen, liggen er diverse grote opgaven die vragen om een integrale aanpak. Voor deze integrale aanpak van het Noordzeekanaalgebied zijn partijen de afgelopen periode met elkaar in gesprek gegaan en zijn ze tijdens het proces van de NOVEX-aanpak NZKG naar elkaar toegegroeid. Het resultaat hiervan is het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, als product van deze gebiedsgerichte aanpak.

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is een koersdocument dat richting geeft aan een gezamenlijke integrale aanpak van Rijk en regio[7]. Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied start met een introductie van onze NOVEX-aanpak (paragraaf 1.2). Deze aanpak richt zich op de waarde van regionale samenwerking, met steun van het Rijk voor de komende decennia (paragraaf 1.3). De nadere uitwerking wordt beschreven in paragraaf 1.4.

1.2 NOVEX-aanpak NZKG

Verbreding van de scope

De eerste stap van integrale aanpak van de NOVEX-Noordzeekanaalgebied was een radicale scopeverbreding in de samenwerking binnen het Noordzeekanaalgebied. Om de bovengenoemde transitie-opgaven de komende jaren door te voeren is een integrale samenhangende aanpak nodig op tenminste de volgende zeven thema's:



Stedelijke leefomgeving

1. Gezonde leefomgeving
2. Woningbouw

Haven- en industriegebieden

3. Energietransitie
4. Circulaire economie
5. Haven en industrie

Landschap en watersysteem

6. Landschap en ecologie
7. Water en klimaatadaptatie

De scope-verbreding past in een reeks van bestuurlijke stappen voor meer samenwerking in het Noordzeekanaalgebied. Het eerste Masterplan NZKG (1995) en later het geactualiseerde Masterplan (2001) agendeerden slechts één opgave: het benutten van de kracht van de haven- en industriegebieden voor

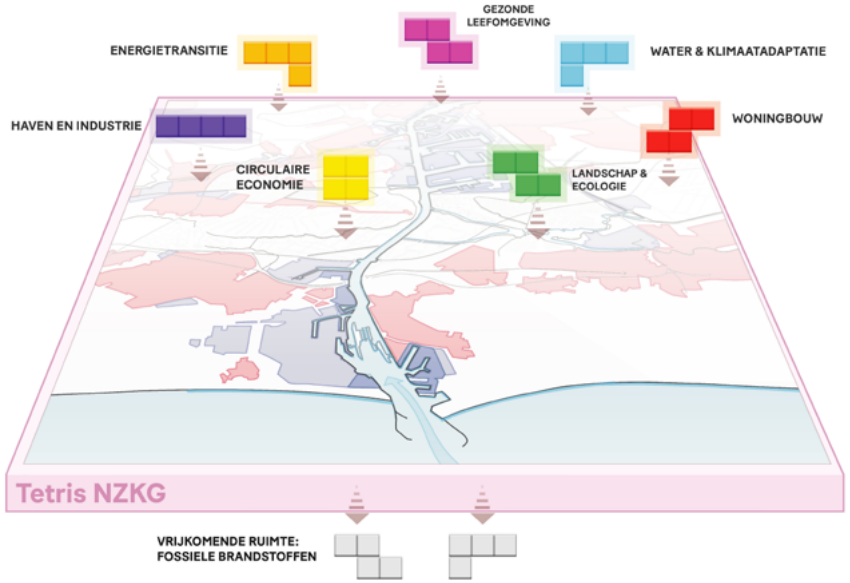
werkgelegenheidsgroei en het economisch verdienvermogen van Nederland. In de daaropvolgende Visie NZKG 2040 (2013) werd deze scope aangevuld met woningbouw, met name de transformatieplannen in de haven- en industriegebieden.

Waar binnen het Bestuursplatform in het verleden de primaire focus lag op de havens en industrie in het gebied, is nu een bredere blik nodig die nadrukkelijk de relatie legt tussen de haven- en industriegebieden, de stedelijke omgeving en het landschap en watersysteem.

De opgave mobiliteit & bereikbaarheid is ook van groot belang voor de Noordzeekanaalgebied. Ook hier is sprake van een transitie, voor zowel personen- als voor goederenvervoer in de MRA en daarbuiten. Samenhangende keuzes op het gebied van personenvervoer, infrastructuur, duurzame mobiliteit en verstedelijking worden in deze regio gemaakt op het grotere schaalniveau van de MRA, via de NOVEX-aanpak MRA (voorheen MRA Verstedelijkingsstrategie), het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid. Essentiële opgaven op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, zoals de verbinding tussen de A8 en de A9, de aanpak van de A22 en de aanleg van de HOV ZaanIJ, worden geagendeerd en in samenhang uitgewerkt in de NOVEX-aanpak MRA. Het goederenvervoer wordt uitgewerkt in deze NOVEX-aanpak Noordzeekanaalgebied, vanwege het belang voor de havenactiviteiten en de interactie van gevaarlijke stoffenroutes met omliggende bebouwing.

Multiplayer tetris game

Een tweede stap van de NOVEX-aanpak NZKG is ons perspectief op het gebied. In de landelijke NOVEX-aanpak wordt vaak gesproken over 'het leggen van de puzzel'. Maar zo eenvoudig zijn de opgaven in het Noordzeekanaalgebied niet. Door de hoge dynamiek veranderen onze 'puzzelstukjes' van plannen, ambities en opgaven zeer snel van vorm. Zo is de ambitie voor waterstofproductie in het gebied in anderhalf jaar minimaal 10 en in het maximale scenario 25 maal groter geworden, zijn technieken voor waterstof nog in ontwikkeling en werken signalen van klimaatverandering als ruimtelijke gamechangers in het gebied. Door de hoge dynamiek in het gebied en een context van grote onzekerheid zal stapsgewijs en adaptief langs een aantal transitiepaden, zoals een afbouwstrategie, gewerkt moeten worden. Op deze manier wordt duidelijk wanneer welke besluiten mogelijk en nodig zijn om de beoogde doelen te halen. Dat begint met het uitzetten van deze gemeenschappelijke koers.



Multiplayer Tetris Game

Om de dynamiek en het effecten van inpassingen in het Noordzeekanaalgebied te begrijpen, is ons perspectief op het Noordzeekanaalgebied dat van een spel met verschillende spelers. Rijk, regio en partners spelen in een Noordzeekanaalgebied een soort mega multiplayer tetris game, waarin de spelers op één en hetzelfde bord, het Noordzeekanaalgebied, de eigen opgaven en ambities proberen te realiseren. In deze metafoor zijn zes van de zeven thema's ruimtevragende opgaven die boven het bord hangen. Deze dynamische opgaven veranderen in de tijd van omvang en concurreren met elkaar om de benodigde ruimte en milieuruimte voor inpassing. In de loop der tijd komt af en toe ruimte vrij voor nieuwe opgaven, onder andere door economische transities zoals de uitfasering van steenkoolvelden of doordat oude industrieën stoppen en niet meer herinvesteren[8]. De zevende opgave, een gezonde leefomgeving, creëert een context van eisen en verwachtingen voor alle nieuwe opgaven op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en gezondheid en is daarmee randvoorwaardelijk voor de invulling van de andere zes opgaven. Het dus als het ware als een paraplu boven het spel.

De metafoor van het Tetris-spel benadrukt de sterke onderlinge afhankelijkheden in het Noordzeekanaalgebied. De ambities van de ene partij kunnen contraproductieve effecten hebben op de handelingsmogelijkheden van andere partijen. Een windmolen die past in de Regionale Energiestrategie kan woningbouw in een nabijgelegen gemeente beperken. Of de milieucontouren rond een nieuw transformatorstation kunnen de omringende gebiedsontwikkeling onmogelijk maken. Een te snelle transformatie van havengebieden voor woningbouw kan leiden tot een cascade van ongewenste effecten in het gebied, waardoor geen enkele transitie succesvol is. Door te snelle verplaatsing van bedrijven naar de resterende ruimte in havengebieden blijft er onvoldoende fysieke en milieuruimte over voor het inpassen van de energie- en circulaire transitie. Dit levert een conflict op met de opgaven voor klimaatadaptatie, water en landschap en het beschermen van natuurwaarden en ruimte voor recreatie.

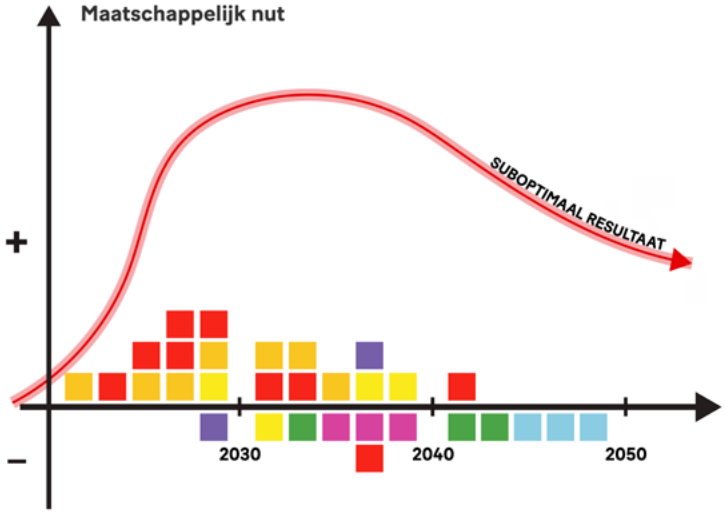
1.3 Regionale samenwerking

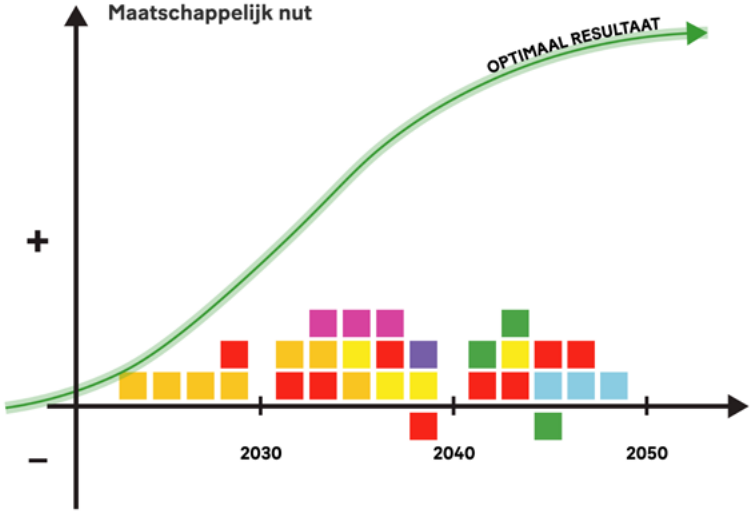
De economie van de speltheorie laat zien dat als partijen een spel met sterke onderlinge afhankelijkheden, zoals in het Noordzeekanaalgebied, spelen vanuit eigenbelang, de uitkomsten voor de maatschappij suboptimaal zijn. Als partijen elkaar vertrouwen en bereid zijn tot samenwerking ontstaan kansen voor een hoger maatschappelijk resultaat. Samenwerking voor een hoger maatschappelijk resultaat vraagt van partijen dat ze zich af en toe inhouden, zelfbindende afspraken maken en zich committeren aan gezamenlijke spelregels. Bestuurlijke samenwerking geeft partijen de kans om voor elkaar optimalere condities te creëren om in de toekomst meer maatschappelijke waarde in het Noordzeekanaalgebied te realiseren. Dit Ontwikkelperspectief voor het Noordzeekanaalgebied is hierin een eerste stap.

In dit spel in het Noordzeekanaalgebied, met grote onderlinge afhankelijkheden, staan alle spelers voor de keuze. Spelen zij het spel tegen elkaar en kiezen zij voor eigenbelang? Of spelen zij met elkaar? Ons antwoord is kraakhelder: wij spelen het spel met elkaar en werken samen in deze regio. Deze samenwerking wordt bestuurlijk zichtbaar in Bestuursplatform NZKG en richt zich de komende jaren op het succesvol doorvoeren van meerdere transities tegelijk in het gebied, conform onze missie:

'We werken samen in het Noordzeekanaalgebied aan een snelle, ambitieuze transitie van omgeving en economie, met als doel een zo groot mogelijke maatschappelijke waarde toe te voegen aan onze regio en aan Nederland'.

- Energietransitie
- Circulaire economie
- Woningbouw
- Gezonde Leefomgeving
- Landschap en Ecologie
- Water en Klimaatadaptatie
- Haven en Industrie





Als partijen elkaar vertrouwen en bereid zijn tot samenwerking, dan ontstaan kansen voor een hoger maatschappelijk resultaat.

1.4 Een gezamenlijke richting voor verdere ontwikkeling

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is een koersdocument. Hierin formuleren Rijk en regio een gezamenlijke integrale aanpak van omgeving en economie in het Noordzeekanaalgebied. Met deze gezamenlijke koers ontstaat focus en draagvlak van Rijk en regio om in te zetten op een aantal cruciale sleutelrichtingen en deze verder te verkennen en uit te werken. Deze sleutelrichtingen vormen een integraal pakket waarmee betekenisvolle stappen worden gezet in de transities. Daarnaast agendeert het Ontwikkelperspectief instrumentarium en ontwikkelprincipes om deze integrale aanpak vast te houden voor de langere termijn.

Een koersdocument geeft richting, maar bevat nog geen definitieve besluiten. Afwijken is mogelijk, indien de dynamiek in dit gebied hier aanleiding voor geeft. Onderdelen van dit Ontwikkelperspectief worden de komende jaren nader uitgewerkt door partners, op basis van een uitvoeringsprogramma NOVEX-NZKG. Dit wordt ter besluitvorming voorgedragen aan raden, staten en de algemene besturen van waterschappen. Het Ontwikkelperspectief is daarmee een bouwsteen die gemeenteraden, Provinciale Staten en algemene besturen van waterschappen kunnen gebruiken als richting bij ruimtelijke planvorming en omgevingsvisies.

Gezien de hoge dynamiek in het Noordzeekanaalgebied zijn Rijk en regio voornemens om periodiek, om de vier jaar, het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied te actualiseren en de ambitie telkens hoger te leggen. Op deze manier ontstaat een proces waarbij Rijk en regio elkaar kunnen aanspreken op afspraken over de volgorde van inpassingen en belangrijke randvoorwaarden. Door iedere vier jaar de afspraken te actualiseren blijft het Ontwikkelperspectief actueel en biedt het een blijvende basis voor de beoogde geïntegreerde transitie van het Noordzeekanaalgebied.

Het Bestuursplatform NZKG neemt het initiatief om het Ontwikkelperspectief in 2027 te actualiseren. Dit vormt een bouwsteen voor een geactualiseerde provinciale Omgevingsvisie in 2028. Zodra de samenhangende richtingen van dit Ontwikkelperspectief succesvol zijn uitgewerkt door Rijk en regio via het uitvoeringsprogramma NOVEX-NZKG (2024-2027), kunnen deze via de provinciale Omgevingsvisie worden bekrachtigd.

Na vaststelling van dit ontwikkelperspectief worden een uitvoeringsagenda en een investeringsagenda uitgewerkt. In de uitvoeringsagenda wordt in kaart gebracht op welke ontwikkelingen en afbouwstrategieën in de periode 2024-2027 gestuurd moet worden en wie daarvoor op welk moment een besluit moet nemen. Ook de hierbij behorende tijdlijnen worden daarbij verkend, met relaties naar de NOVEX-MRA en de nieuwe Nota Ruimte. De investeringsagenda brengt in kaart welke financiële stromen kunnen worden aangesproken om het ontwikkelperspectief te realiseren.

1.5 Leeswijzer

Het Ontwikkelperspectief is als volgt opgebouwd:
In hoofdstukken 2, 3 en 4 worden opgaven en transities in het Noordzeekanaalgebied beschreven voor de drie delen waar het Noordzeekanaalgebied uit bestaat: de haven- en industriegebieden, de stedelijke omgeving daaromheen en het landschaps- en watersysteem dat deze gebieden verbindt. Per deel inventariseren wij de opgaven die er spelen en wordt een gezamenlijke ambitie geformuleerd voor de toekomst.

De richting die Rijk en regio geven aan deze ambities volgt in hoofdstuk 5. In dit hoofdstuk worden drie ambities omgezet in acties. Dat is onze gezamenlijke koers voor de komende jaren. Hoofdstuk 6 beschrijft wat de komende jaren nodig is op het gebied van samenwerking binnen de regio, en hoe het Rijk hieraan kan bijdragen.

Deze koers zal om de vier jaar geactualiseerd worden, omdat er in dit gebied zoveel speelt en kan veranderen. Of de ingezette koers moet worden verbeterd, bijgesteld, of zelfs herzien moet worden, blijkt in 2027 bij de eerste actualisatie van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.

H2 Haven- en industriegebieden



2.1 Economische waarden

Het Noordzeekanaalgebied is één van de vijf grote industriële clusters in Nederland.[9] De zeehavens in het gebied en het verbindende kanaal naar de zee en het achterland zijn de dragers voor een sterke industriële ontwikkeling. Activiteiten in de haven zijn kadegebonden en vragen om een hoge milieucategorie. Elke haven heeft een eigen onderscheidend economisch profiel: de voedingsmiddelen (agribulk, zoals cacao) in de oude havens aan de Zaan, de op- en overslag in het Amsterdamse havengebied met een significante brandstofhaven, en staal in de IJmond. Andere belangrijke economische activiteiten in de haven- en industriegebieden zijn de visserij, de cruisevaart, de offshore en de opkomende en toenemende aanleg van windparken op zee en de typische havenfuncties van transport, op- en overslag en logistiek.[10]

De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn van internationaal belang. De Amsterdamse haven is de vierde haven van Europa, wat betreft overslagcapaciteit en speelt een belangrijk rol in zowel de nationale, Europees en internationale handel. Lading komt van over de gehele wereld binnen in de havens en wordt verder het Europese achterland in vervoerd middels het Amsterdam-Rijnkanaal en spoor- en wegverbindingen. De Europese Commissie beschouwt de Amsterdamse haven dan ook als zogenaamde 'core network port'. De Amsterdamse haven herbergt daarnaast een deel van de nationale strategische energievoorraad. Een functie die sinds de recente geopolitieke ontwikkelingen in Oekraïne verder aan belang is toegenomen. Het Noordzeekanaalgebied heeft naast een handelsfunctie ook een strategische functie op gebied van energie leveringszekerheid.

De haven- en industriegebieden vertegenwoordigen een grote economische waarde voor de directe omgeving, de regio en heel Nederland. Berekend is een toegevoegde waarde van 7,2 miljard euro en werkgelegenheid voor 73.000 werkzame personen, als ook indirecte economische effecten worden inbegrepen. De directe werkgelegenheid in de haven- en industriegebieden is al jaren stabiel tussen de 35.000 en 40.000 werknemers, die gezamenlijk een toegevoegde waarde realiseren tussen de 3,8 miljard en 4,6 miljard euro. Dat is ongeveer 2,5% van de werkgelegenheid en 3% van de toegevoegde waarde in de Metropoolregio Amsterdam.[11]

Westpoort is een uniek gebied waar zeevaart, binnenvaart en andere achterlandverbindingen bij elkaar komen. Het gebied heeft een unieke infrastructuur voor kabels en (buis)leidingen. De kavels zijn dusdanig ingericht dat maatschappelijk noodzakelijke bedrijfsactiviteiten met een hoge milieucategorie kunnen worden gefaciliteerd.

2.2 Opgaven

De strategische waarde van de haven- en industriegebieden is groter dan alleen de economische waarde. Maar er is ook een keerzijde van grote economische dynamiek: hoge CO_2 uitstoot en het gebruik van grondstoffen gaan het ecologisch plafond te boven. Uitstoot van schadelijke stoffen (onder andere stikstof en fijnstof), geurhinder en geluidsoverlast tasten een gezonde leefomgeving aan en hebben negatieve gevolgen voor de biodiversiteit. De economie van haven- en industrie is nu nog gebaseerd op fossiele energiebronnen en dat vraagt een grote economische transitie van bedrijfsleven en industrie. Hier spelen vier opgaven die aansluiten bij nationaal geformuleerde doelstellingen:

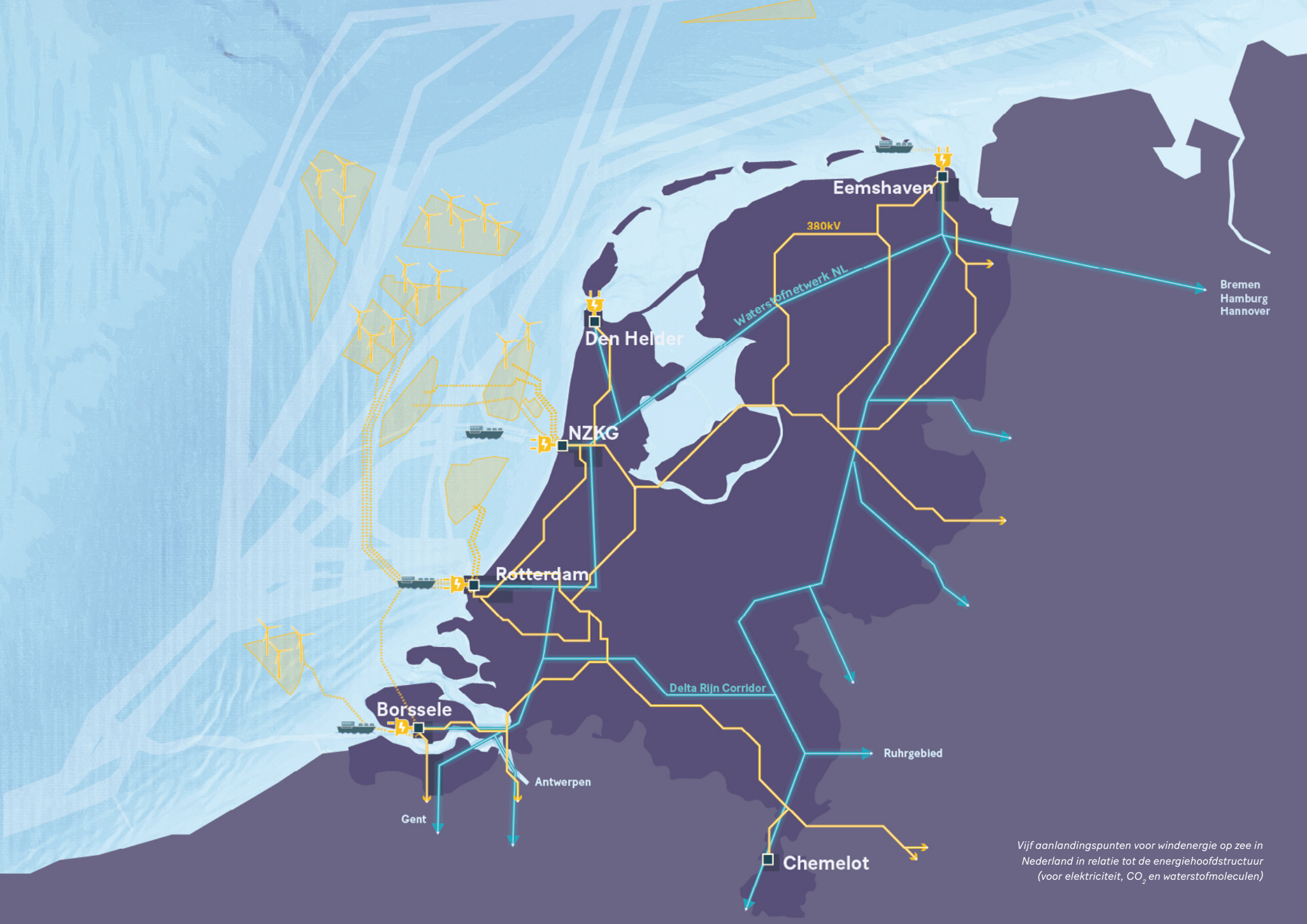
a. Er zijn Europese afspraken gemaakt over het doorvoeren en versnellen van de energietransitie, waarbij de nationale doelstelling is om de uitstoot van CO_2 in 2030 met 55% terug te dringen ten opzichte van 1990 en om in 2050 CO_2-neutraal te zijn.
b. Voor circulaire economie is de nationale ambitie, in navolging van Europese afspraken, dat het grondstoffengebruik voor onze productie en consumptie in 2050 is teruggebracht binnen de planetaire grenzen.[12]
c. Voor de havengebieden is de ambitie van het Rijk dat 'overheid en de havens er samen voor zorgen dat de Nederlandse (zee)havens hun leidende en krachtige positie kunnen behouden in de economie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is.'[13]
d. Het terugdringen van de schadelijke effecten van de havens en industrie op de directe leefomgeving. Deze opgave wordt ingegaan in hoofdstuk 3.

2.3 Ambitie

Deze (eerste) drie nationale opgaven leiden voor het Noordzeekanaalgebied tot de volgende ambitie:
'Wij werken aan een snelle economische transitie, door onze haven- en industriegebieden door te ontwikkelen als drager van de energietransitie en internationaal logistiek knooppunt en door de ontwikkeling van een circulaire economie voor de behoefte van de Metropoolregio Amsterdam en het (internationale) achterland.'

Het Noordzeekanaalgebied heeft hiervoor uitstekende uitgangspunten. Het is één van de vijf aanlandingspunten in Nederland voor windenergie van zee. Het gebied vormt een vitale schakel in het (inter)nationale logistieke- en energienetwerk. Het is het knooppunt voor duurzame energie in de Metropoolregio Amsterdam, vanwege de directe aansluiting op hoofdnetwerken voor energie, de aanwezigheid van grote energiegebruikers en een internationale (nu nog fossiele) brandstoffenhaven.
De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied bieden een kans voor deze regio om een trekkersrol op zich te nemen in de economische transitie richting duurzame energie en circulariteit. De benodigde kennis, infrastructuur en netwerken zijn in het gebied aanwezig. De eerste stappen zijn al gezet, bijvoorbeeld in de vorm van windparken voor de kust, de bouw van een grote transformator in Beverwijk waar de groene windenergie aan land komt, de ontwikkeling van de Energiehaven in de IJmond die de bouw en exploitatie van die windparken faciliteert, het groeiende aantal circulair werkende bedrijven, en de keuze van de Port of Amsterdam om de steenkolenoverslag in de haven van Amsterdam te sluiten vanaf 2030. De afbouw van de steenkolenoverslag in de Amsterdamse haven is al ingezet. De eerste steenkolenterminal heeft een nieuwe bestemming gekregen, de tweede terminal is in transitie en de laatste terminal wordt uiterlijk rond 2030 gesloten.

Deze regio werkt al een aantal jaren hard aan de realisatie van deze nieuwe energiehoofdstructuur voor groene brandstoffen via de Cluster Energie Strategie NZKG (2022)[14], het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK), het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (pMIEK) en de bijbehorende versnellingstafels en regionale roadmaps.[15] Belangrijk onderdeel hiervan is het versterken van het elektriciteitsnet dat een basis legt aan de verduurzaming van de industrie, mobiliteit en stedelijke omgeving. Daarnaast zet deze regio in op de transitie richting waterstofeconomie,



Vijf aanlandingspunten voor windenergie op zee in Nederland in relatie tot de energiehoofdstructuur (voor elektriciteit, CO_2 en waterstofmoleculen)

waarbij in de haven- en industriegebieden sprake is productie, transport en opslag van deze nieuwe energiedrager. In combinatie met andere stromen zoals warmte/stoom, ccs/ccu en industriële restwarmte vraagt dat om grote investeringen in netwerken, ondergronds en bovengronds.

De nieuwe en versterkte netwerken voor elektriciteit en waterstof in deze regio bieden ook een basis voor verdere groei en opschaling van circulaire (industriële) bedrijvigheid. Steeds meer bedrijven maken de omslag richting een circulaire economie. Maar voor een echte omslag is meer nodig dan het scheiden van materialen en het produceren van groene (circulaire) brandstoffen. De bestaande infrastructuur voor fossiele brandstoffen wordt nu al gebruikt voor de op- en overslag van circulaire brandstoffen. Ook de import van waterstof onder andere vanuit zonrijke regio's is van groot belang voor de regio. Dit zal de komende jaren verder toenemen.

Ook de Zaanse voedingsmiddelenindustrie is onmisbaar als drager van de regionale economie. In samenwerking met de industriële vereniging Zaanstad Maakstad leidt dit tot een gezamenlijke aanpak van de omschakeling naar nieuwe en versterkte energienetwerken. Dit gaat tegelijk gepaard met terugdringing van de uitstoot en verder circulair maken van de voedingsmiddelenproductie. Sommige Zaanse bedrijven kiezen voor een nieuwe locatie in het Noordzeekanaalgebied (zoals Bunge) en krijgen daarmee een geheel nieuw bedrijf waar alle transities, state of the art, in de bedrijfsprocessen worden meegenomen. Andere bedrijven vernieuwen op de bestaande locatie.

Realisatie van een nieuwe energiehoofdstructuur (voor elektriciteit, CO_2 en waterstofmoleculen) is een randvoorwaarde voor een verdere transitie richting circulaire economie en opschaling en groei van circulaire processen. In het Noordzeekanaalgebied liggen met name kansen voor:

a. de productie van synthetische (groene) brandstoffen,[16]
b. scheiding van materialen die voor hergebruik beschikbaar komen,
c. de productie van groen circulair staal.

2.4 Wat is er nodig voor deze ambitie?

Om de ambitie om onze haven- en industriegebieden door te ontwikkelen als drager van de energie- en circulaire transitie zijn de volgende condities nodig:

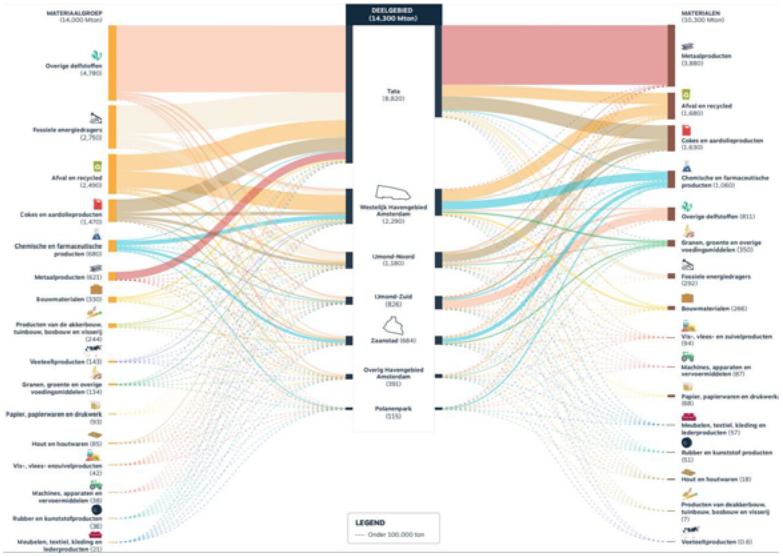
1. voldoende fysieke vestigingsruimte in de haven- en industriegebieden;
2. voldoende milieuruimte;
3. 1de havens moeten goed functioneren, met betrouwbare achterlandverbindingen.

Deze drie cruciale vestigingsvoorwaarden voor het doorvoeren van de economische transitie worden hieronder nader beschreven.

2.4.1. Is er voldoende fysieke ruimte in de havengebieden?

Diverse ruimtelijke onderzoeken[17] geven aan dat zelfs bij hoge economische groei de komende twintig jaar voldoende ruimte beschikbaar is in de haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied[18], maar er zijn nog onzekerheden die van invloed zijn op de toekomstige ruimtebehoefte in de regio. Enerzijds komt er fysieke ruimte vrij als gevolg van de transitie van fossiele naar niet-fossiele energiedragers, anderzijds vragen ontwikkelingen op het gebied van energietransitie en circulaire economie om extra fysieke ruimte. Economische transitie betekent een periode van dubbel ruimtegebruik, waarbij fossiele en

hernieuwbare economie tijdens de transitieperiode naast elkaar zullen bestaan. Dit vergroot de druk op bestaand(e) ruimte(gebruik) en ruimtebehoefte. De haven- en industriegebieden zullen de komende twintig jaar naar verwachting door een periode met ruimtelijke én milieuruimtelijke spanning gaan. Op het terrein van Tata Steel zal sprake zijn van dubbel ruimtegebruik in de periode dat nieuwe installaties worden gerealiseerd. In Westpoort wordt dubbel ruimtegebruik beperkt doordat de haven steenkoolopslag uitfaseert, waardoor in het havengebied, na verwachting, tijdig ruimte vrijkomt voor nieuwe activiteiten. Vanuit de landelijke plannen is nog weinig duidelijkheid over het uitfaseren van fossiele stromen. Wel is duidelijk dat Europees en nationaal beleid inzake gebruik van fossiele en niet-fossiele brandstoffen (bijv. bijmengverplichtingen) een doorslaggevende rol zullen spelen.



Grondstofstromen in het NZKG onderverdeeld per deelgebied, uit: Rapport ruimtelijke impact circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied (p21), Ecorys en Metabolic 2023

Ruimte voor energietransitie

De ruimtelijke beelden van bovengenoemde rapportages passen bij de nieuwste verwachtingen vanuit het nationale Programma Energie Hoofdstructuur (PEH). In het PEH[19] wordt aangegeven dat voor de inpassing van de energiehoofdstructuur in het Noordzeekanaalgebied behoefte is aan minimaal 60 hectare en maximaal 350 hectare aan fysieke ruimte[20], waarbij onderdelen voor het versterken van het elektriciteitsnet in het groene landschap om ruimte zullen vragen[21]. Naast Westpoort, waar ook ruimte moet worden gegeven aan circulaire bedrijven en verplaatsende havengebonden bedrijven, kan op termijn wellicht ook ruimte gevonden worden op het terrein van Tata Steel voor onderdelen van de energietransitie. Voor de omgeving is het belangrijk dat hierbij de milieubelasting wordt gereduceerd. Als deze transitie slaagt, komt op termijn fysieke en milieuruimte vrij op het terrein van Tata Steel die mogelijk ingezet kan worden voor de energietransitie.

Ruimte voor circulaire economie

Terwijl het doel van circulaire economie, reductie van het primaire grondstoffengebruik, helder is, leveren onze onderzoeken naar de ruimtelijke impact van circulaire economie nog geen duidelijk beeld op over de totale fysieke ruimte die in de toekomst nodig is[22]. Het onderzoek[23] dat voor de NOVEX-NZKG is verricht suggereert dat de ruimtelijke impact beperkt zal zijn. Wel kan er een faseringsvraagstuk ontstaan, waarbij er overlap is tussen de nieuwe economische structuur die infaseert en de oude structuur die moet uitfaseren. Ook leert het onderzoek dat het loont om in te zetten op circulaire bedrijven die in de keten de grootste toegevoegde waarde leveren. Immers, in de toekomst maakt ieder bedrijf deel uit van een circulaire economie, maar niet ieder (circulair) bedrijf past in het Noordzeekanaalgebied, of levert

hier een optimale toegevoegde waarde. Om de economische synergie te versterken en havengebonden kavels optimaal in te zetten, is in de toekomst een selectiecriterium voor circulaire bedrijven nodig. Duidelijk moet worden welke circulaire bedrijven qua benodigde fysieke- en milieuruimte beter passen op bedrijventerreinen elders in de Metropoolregio Amsterdam en andere haven- en industriegebieden in Nederland, en welke bedrijven de beste synergie ontwikkelen in het Noordzeekanaalgebied, en welke circulaire processen uitgevoerd worden door bedrijfsketens buiten het Noordzeekanaalgebied.

Terwijl de nieuwe energienetwerken in ontwikkeling zijn, kunnen de komende jaren worden benut om het Noordzeekanaalgebied voor te bereiden op een groei en opschaling van circulaire bedrijvigheid en mogelijke nieuwe grondstofstromen. In kader van het uitvoeringsprogramma NOVEX-NZKG wordt hiervoor een circulaire strategie opgesteld, samen met partners, circulaire bedrijven en kennisinstellingen. Door de transitie naar een circulaire economie gaan er naar verwachting nieuwe 'grondstofstromen' lopen en dus nieuwe logistieke bewegingen. Inzet van het Rijk is transport over water voor omvangrijke grondstofstromen (de zogenaamde modal shift, de keuze voor een andere, duurzamere manier om goederen te transporteren).

Ruimte voor offshore voor windparken
In de Nederlandse energietransitie speelt de opwek van energie middels windparken op zee een belangrijke rol. Het Rijk streeft naar 21GW opgesteld vermogen in 2030, 50GW opgesteld vermogen in 2040 en uiteindelijk 70GW opgesteld vermogen in 2050. De eisen aan havens en kaden om deze parken aan te leggen worden steeds hoger, omdat de windturbines steeds groter en zwaarder worden. Er zijn daardoor minder havens geschikt. Binnen Europa is een dermate groot gebrek aan geschikte havencapaciteit voor de assemblage van de windmolens, dat ook de Nederlandse Energietransitie dreigt te vertragen.[24]
De IJmond biedt voor de offshore, met name in de havengebieden ten westen van de Zeesluis, een uitstekende uitvalsbasis voor installatiehavens voor het bouwen en onderhouden van nieuwe windparken. Op dit moment vraagt de offshore veel meer ruimte in de Zeehaven IJmuiden dan beschikbaar is. Om in deze specifieke behoefte te voorzien wordt er door Rijk en regio gewerkt aan de transformatie van het slibdepot van de Averijhaven tot Energiehaven als installatiehaven voor de offshore wind op zee.

Droge bedrijventerreinen
Dat er op middellange termijn voldoende ruimte is voor havengerelateerde bedrijvigheid en industrie benodigd voor de energietransitie en circulaire economie, betekent niet dat het Noordzeekanaalgebied geschikt is voor alle bedrijven. Voor bedrijven die ruimte zoeken op droge bedrijventerreinen, omdat ze geen haven- of kadegebonden functies hebben, is beschikbare vestigingsruimte in de Metropoolregio Amsterdam. Het inzicht van schaarste in droge bedrijventerreinen leidde in 2023 in Zaanstad tot een gewijzigde beleidskeuze voor de transformatie van de Achtersluispolder. De transformatie van de Achtersluispolder naar woningbouw is voorlopig omgezet in een transformatie van alleen het noordelijk deel van de Achtersluispolder. De rest van de Achtersluispolder blijft voorlopig, tenminste tot 2040, onderdeel van het haven- industrieel complex van het Noordzeekanaalgebied. Op het schaalniveau van de Metropoolregio Amsterdam werkt de NOVEX-MRA op dit moment aan een regionale bedrijvenstrategie, om richting te geven aan de opgave om binnen de hele regio voldoende ruimte te maken voor droge bedrijvigheid.

Uitgeefbare kavels



2.4.2 Is er voldoende milieuruimte voor economische transitie?
De rapportage van Generation Energy (2022)[25] maakt weliswaar duidelijk dat er voldoende fysieke ruimte aanwezig is in het Noordzeekanaalgebied, maar dat milieuruimte in sommige deelgebieden te beperkt is en vraagt om uitbreiding voor beoogde transities. Voor het inpassen van de energietransitie naar niet-fossiele dragers (zoals waterstofgas) is het nodig om extra risicoruimte te scheppen op plekken waar dit verantwoordelijk mogelijk kan worden gemaakt. Daarnaast moet efficiënt worden omgegaan met de beschikbare geluidsruimte om nieuwe onderdelen van de energie- en circulaire transitie in te passen. De absolute omvang van de milieuruimte die nodig is voor economische transitie is echter nog niet bekend, omdat de exacte verschijningsvormen van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd. Voor de haven- en industriegebieden Westpoort en in de IJmond gaan wij hier nader op in.

Westpoort
De wens tot vergaande intensivering én de wens tot versnelling van energietransitie vraagt om meer risicoruimte op plekken waar dat verantwoord is, om meer geluidsruimte aan de westkant van Westpoort en om flexibiliteit van bestaande milieucontouren. Hiervoor is een zorgvuldige afweging noodzakelijk. Activiteiten die gepaard gaan met veiligheidsrisico's dienen zodanig gesitueerd te worden dat de risicocontouren niet over kwetsbare objecten vallen. Daarnaast is de ruimte in de ondergrond (onder andere voor buisleidingen) van belang voor de inpassing van de energietransitie.

In Westpoort is het de opgave om voldoende flexibiliteit te behouden voor toekomstige ontwikkelingen die extra milieuruimte vragen, terwijl er voldoende aandacht is voor een gezonde leefomgeving in de nabijheid van Westpoort. Om beide belangen te respecteren en rust in de omgeving te creëren, is het belangrijk om een ruimtelijke verdeling te maken. Op dit moment werken provincie, gemeenten en havenbedrijf aan de actualisering van het omgevingsveiligheidsbeleid en is er sprake van een verdeling van geluidsruimte in het geluidverdeelplan Westpoort. Het westelijk deel van het Amsterdamse havengebied (rond de Afrikahaven en Amerikahaven) komt als meest geschikte gebied naar voren voor functies met grote risicocontouren, omdat hier relatief weinig kwetsbare objecten in de nabijheid gesitueerd zijn. Om die inpassingen aan de westkant mogelijk te maken is een verruiming nodig van de veiligheidscontour deels over de Houtrakpolder in de gemeente Haarlemmermeer en deels over het Zaanse bedrijventerrein Hoogtij.

Ten aanzien van geluid is het van belang dat de geluidsruimte voor bedrijven in het hele havengebied geborgd blijft (conform het geluidverdeelplan). Dat betekent dat de beschikbare geluidsruimte in het havengebied wordt gebruikt voor haven- en industrie en niet voor andere functies.

Tot slot moet bij de transformatie van het havengebied ten oosten van de A10 voldoende rekening worden gehouden met de geluidsruimte (conform het geluidverdeelplan) voor bedrijven die net buiten deze transformatiegebieden liggen, op de korte termijn bijvoorbeeld voor de Coen- en Vlothaven en op de langere termijn voor bedrijven ten westen van de A10.

IJmond
In de IJmond is een snelle transitie van Tata Steel naar een productie via aardgas naar waterstof een cruciale stap om snel te komen tot een volgende stap in de emissiereductie. Door de bijbehorende reductie van CO_2-emissies wordt bijgedragen aan het herstellen van de balans van het ecologische plafond. Om deze transitie snel

in te zetten zijn het Rijk en Tata Steel in overleg over de maatwerkafspraken. Zodra de plannen voor de waterstofroute van Tata Steel concreet genoeg zijn, kan het bevoegd gezag onderzoeken wat er precies nodig is op het gebied van milieuruimte en of dit past. Omdat de huidige beschikbare geluidsruimte nagenoeg vol is, is het niet uitgesloten dat er op dit vlak knelpunten ontstaan. Daarnaast is het de verwachting dat binnen het terrein van Tata Steel aanpassingen nodig zijn op het gebied van externe veiligheid (risicoruimte). Als dergelijke zaken zich voordoen treden de betrokken partijen met elkaar in overleg om hier tijdig een oplossing voor te formuleren.[26]

2.4.2 Vitale havenfuncties en betrouwbare achterlandverbindingen

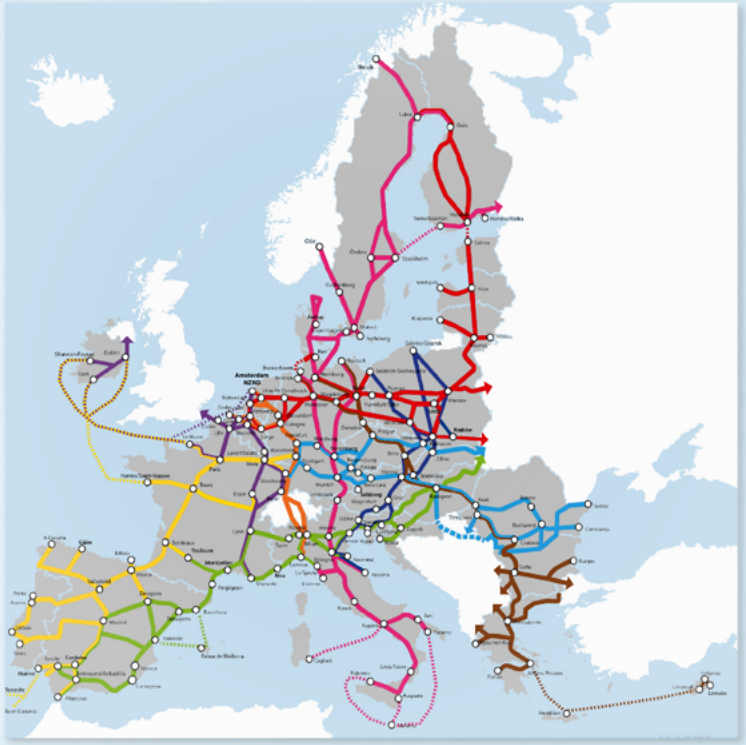
De ambitie om de haven- en industriegebieden drager te maken van de energie- en circulaire transitie betekent dat onze havens optimaal moeten kunnen functioneren. Het behouden van vitale havenfuncties, zoals een locatie voor het bunkeren van duurzame brandstoffen of een scheepsreparatiewerf, zijn van belang voor het toekomstig functioneren van het havencomplex. Om dergelijke bedrijven en vitale functies te behouden in het Noordzeekanaalgebied zijn gemeenschappelijke inspanningen van Rijk en regio nodig.

Betrouwbare achterlandverbindingen zijn cruciaal voor de ambities om de haven- en industriegebieden door te ontwikkelen als drager van de energietransitie en voor de ontwikkeling van een circulaire economie voor de Metropoolregio Amsterdam én het (internationale) achterland. Maritieme toegang en betrouwbare multimodale achterlandverbindingen blijven essentieel om de functie van onze havens als nautisch en logistiek knooppunt waar te maken.[27] De maritieme toegang is recent sterk verbeterd door de opening van de Zeesluis IJmuiden. Een daaraan verbonden opgave is het beheersen van de toevoer van zout water via het sluizencomplex naar het Noordzeekanaal.

Het behouden van betrouwbare achterlandverbindingen over de weg, het spoor, het water en in de toekomst door buisleidingen is een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van haven- en industriegebieden. Het transport van de brandstoffen voor en door de energietransitie vraagt daarbij om een robuust Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er moet ruimte zijn om gevaarlijke stoffen te vervoeren door transport over water, weg, spoor en via buisleidingen. Dit vraagt om een zorgvuldige afstemming van ontwikkelingen in de nabijheid van transportroutes enerzijds, en de groei van gevaarlijke stoffen anderzijds.

In de planvorming voor verstedelijking moet dit worden meegenomen. Bebouwing nabij routes voor gevaarlijke stoffen, of eroverheen, kan ongewenste beperkingen met zich meebrengen. Locatiekeuzes voor activiteiten met gevaarlijke stoffen en routeringen (inclusief het Basisnet) voor gevaarlijke stoffen zijn belangrijke factoren om in samenhang én gezamenlijk met betrokken partners af te stemmen. Een robuust basisnet vraagt om actualisatie, waarbij Zuidasdok en A5 worden meegenomen en waarin ook onderzocht wordt wat de toename van vervoer van gevaarlijke stoffen betekent voor de bestaande stad.

Vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld van de MRA wordt een Multimodaal Netwerk Goederenvervoer opgesteld. Hierin wordt de bereikbaarheid van de haven- en industriegebieden gewaarborgd en wordt ook rekening gehouden met de verkeersstromen (met gevaarlijke stoffen) die buiten het Noordzeekanaalgebied plaatsvinden. Daarbij wordt de relatie gelegd met het transport van goederen in het Knooppunt NZKG.



Trans-European Transport Networks (TEN-T)

Legenda

- Vervoer over zee
- Binnenvaart vervoer
- Spoorvervoer
- Wegvervoer

H3 Stedelijke omgeving



3.1 Stedelijke omgeving

De haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied liggen in de nabijheid van de drukbevolkte stedelijke omgeving van de IJmond en delen van de gemeenten Zaanstad en Amsterdam. In de zes gemeenten uit het gebied (zie onder) wonen in totaal bijna 1,4 miljoen inwoners en staan bijna 700.000 woningen. Een groot deel van de woningen bevindt zich in Amsterdam en de Haarlemmermeer en valt niet direct in de invloedsfeer van de haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied. Maar honderdduizenden inwoners in het gebied wonen in de directe nabijheid, op hooguit enkele kilometers afstand, van onze havens en industrie.

Gemeente	**Huidig aantal woningen (CBS eindstand 2022)**	**Aantal inwoners (CBS eind 2022)**
Beverwijk	19.906	42.711
Heemskerk	17.882	39.431
Velsen	31.823	68.790
Haarlemmermeer	66.659	162.300
Amsterdam	474.866	918.117
Zaanstad	70.210	159.618
Totaal	**681.346**	**1.390.967**

In oudere havengebieden langs de Zaan zijn woonbuurten sterk verweven met de industrie. Fabriekspanden met erfgoedwaarde dragen bij aan de identiteit van de leefomgeving. De ontwikkeling en groei van de IJmond komt grotendeels voort uit de bouw van het Noordzeekanaal en de groei van haven- en industriële activiteiten daarna. Door de jaren heen groeiden steden in de richting van de haven- en industriegebieden en zijn de Amsterdamse havens verplaatst naar de westkant van Amsterdam. De nabijheid tussen industrie en stedelijke omgeving vraagt om wederzijdse afstemming om zowel de leefbaarheid als economisch functioneren te waarborgen.

3.2 Opgaven

De kwaliteit van de stedelijk omgeving van het Noordzeekanaalgebied staat onder druk. Ook in deze regio is er een grote schaarste aan woningen. Eén van de opgaven is om in een korte periode veel nieuwe woningen te bouwen. Ook de kwaliteit van de leefomgeving staat onder druk. Er zijn wijken waar de achterblijvende sociale en fysieke kwaliteit verbeterd moet worden en in andere wijken is verbetering van de gezondheid van de inwoners en de luchtkwaliteit nodig. Wij willen de komende jaren vooruitgang boeken voor deze drie opgaven in de stedelijke omgeving van het Noordzeekanaalgebied.

3.2.1 Woningbouw

Om het woningtekort terug te dringen tot een gezonder evenwicht, wordt met het Programma Woningbouw nationaal ingezet op de realisatie van 900.000 woningen tot en met 2030. Rijk en regio hebben in het Verstedelijkingsconcept MRA gezamenlijk uitgewerkt dat de woningbouwopgave onderdeel is van de integrale verstedelijkingsopgave. Inzet van dit Verstedelijkingsconcept is het bouwen van 175.000 woningen in de MRA in de periode 2020 tot en met 2029, met aandacht voor de sociaal-maatschappelijke en economische ontwikkeling in de kernen van de MRA en voor duurzame, toekomstbestendige steden en samenlevingen. Het gaat niet alleen om het bouwen van woningen, maar ook om de kwaliteit daarvan en om het versterken van de samenleving,

Leefbaarheid in het NZKG



rekening houdend met opgaven op het gebied van klimaat, werkgelegenheid, kansengelijkheid, bereikbaarheid, energie, natuurinclusiviteit en voorzieningen. Kwantitatief is de woningbouwopgave in het Noordzeekanaalgebied, conform de woondeal MRA (maart 2023), als volgt verdeeld over de gemeenten:

Gemeente	**Totale bouwopgave tot 2030 (provinciaal bod)[28]**
Beverwijk	2.800
Heemskerk	950
Velsen	3.000
Haarlemmermeer	13.400
Amsterdam	67.500
Zaanstad	9.000
Totaal	**93.850**

Om de genoemde woningbouwopgave tijdig, tot en met 2030, te kunnen realiseren dient een aantal knelpunten te worden opgelost en de juiste randvoorwaarden worden gecreëerd, zoals: stikstof, geluid, energie-infrastructuur, betaalbaarheid, mobiliteit, toekomstbestendigheid (inclusief klimaat(adaptatie), water, bodem en duurzaamheid) en uitvoeringscapaciteit. De randvoorwaarden van deze Woondeal zijn onderdeel van de bestuurlijke woningbouwafspraken tussen Rijk en provincies.

3.2.2 Kwaliteit van de Leefomgeving

In het Noordzeekanaalgebied is er niet alleen maar een kwantitatieve opgave om meer woningen te bouwen. Het RIVM-onderzoek 'Blik op leefomgeving en gezondheid Verstedelijkingsstrategie MRA' (2021)[29] toont grote verschillen aan in leefbaarheid binnen de Metropoolregio Amsterdam. Het onderzoek agendeert dat in sommige wijken een ongezonde omgeving, sociaal-economische kansenongelijkheid en een relatief kwetsbare bevolking samen komen. In de IJmond, Zaanstad en Amsterdam geldt dit met name in buurten uit de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Er zijn toen in een korte periode veel kleine woningen gebouwd van relatief slechte kwaliteit, met weinig aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte. Deze wijken zijn verouderd en vragen om verbetering en verduurzaming. De inwoners van deze wijken zijn relatief kwetsbaar, zowel in sociaal-economische positie als gezondheid. In deze wijken is sprake van stapeling van sociaal-maatschappelijke achterstanden, een lage kwaliteit van de leefomgeving en een gebrek aan economische functies en kansen.

De wijken in het Noordzeekanaalgebied waar deze problemen spelen worden zichtbaar op de kaart van de Leefbaarometer[30] van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Deze kaart toont in geel en oranje dat met name in de naoorlogse wijken de leefbaarheid onder druk staat, zoals in Geuzenveld-Slotermeer (Amsterdam Nieuw-West), Poelenburg (Zaandam Oost), en in de naoorlogse wijken in de IJmond. Deze wijken scoren gemiddeld lager op indicatoren als kwaliteit van de woonvoorraad, nabijheid van voorzieningen, sociale samenhang en overlast en onveiligheid.

Stedelijke vernieuwing en verdichting kan werken als een katalysator voor een integrale verbetering en verduurzaming van de bestaande woonomgeving. Zo'n aanpak combineert renovatie (en verduurzaming) van woningen met verdichting en een verruiming van het aanbod aan voorzieningen. Hierdoor ontstaan wijken met aantrekkelijke en toekomstbestendige openbare ruimte en

met goede verbindingen naar het omliggende landschap, al naar gelang de kansen en behoeften in de wijk.

Bij stedelijke vernieuwing worden afgeschreven delen van de woningvoorraad in wijken vervangen voor nieuwbouw. Verduurzaming van de woningvoorraad in combinatie met verdichting (toevoegen van meer woningen op het zelfde grondoppervlak) resulteert in een kwaliteitsimpuls in wijken, meer diversiteit en meer economisch draagvlak, waardoor voorzieningen terug kunnen komen in wijken. Door investeringen in de fysieke leefomgeving van wijken te combineren met een sociale aanpak (op het gebied van werk en onderwijs) ontstaan economische kansen en perspectief. De nabijheid van havens en industrie slaat om in een voordeel als industriële restwarmte wordt benut om de woningen te verwarmen. Met de energietransitie en de omslag naar een circulaire industrie ontstaan nieuwe warmtebronnen die voor dit doel benut kunnen worden.

Deze grote ambitie om door middel van herstructurering/stedelijke vernieuwing de fysieke en sociale kwaliteit van de leefomgeving in wijken te verbeteren vraagt om samenwerking tussen verschillende overheidslagen. In het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid is aangekondigd dat er naast afspraken over woningbouw, ook afspraken over herstructurering worden gemaakt. Inzetten op stedelijke vernieuwing van bestaande wijken is als ontwikkelrichting al ingeslagen in het Verstedelijkingsconcept van de Metropoolregio Amsterdam (2021). Maar deze richting is tot nu toe niet in alle gebieden doorgevoerd. Inzetten op stedelijke vernieuwing om de kwaliteit van bestaande wijken te verbeteren kan namelijk alleen als deze integraal en in samenhang wordt opgepakt. Dat vraagt inzet van Rijk en regio, omdat hiervoor ook investeringen nodig zijn in mobiliteit, groei van voorzieningen, verbindingen naar het groen, en aantrekkelijke recreatiegebieden voor een groeiende bevolking eromheen.

3.2.3 Gezondere leefomgeving

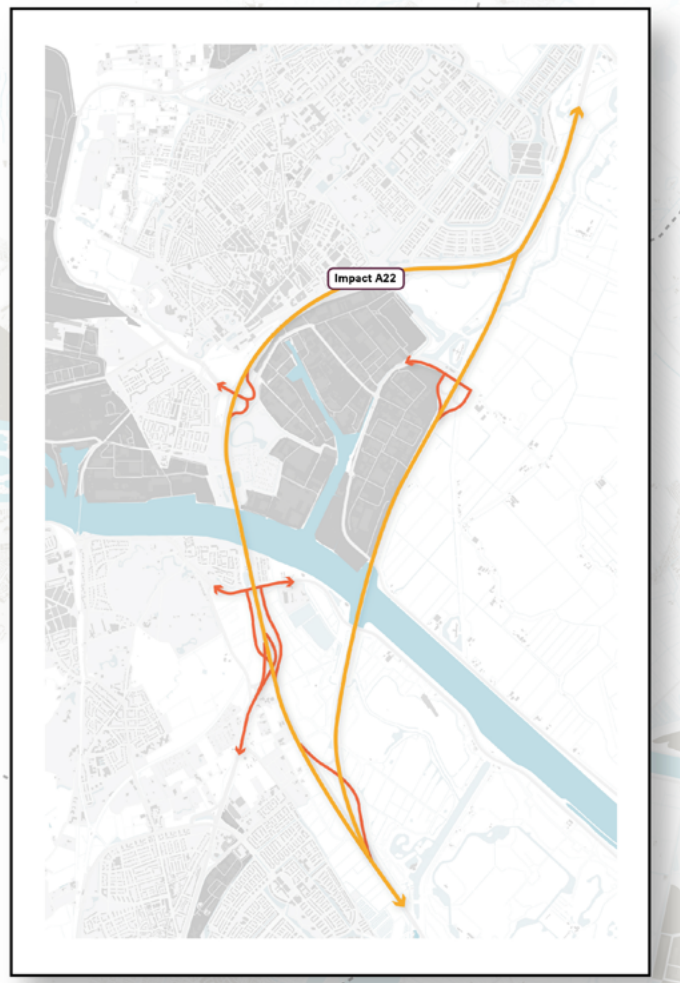
Het RIVM-onderzoek 'Blik op leefomgeving en gezondheid Verstedelijkingsstrategie MRA' (2021)[31] agendeert ook dat de milieudruk hoog is in delen van het Noordzeekanaalgebied. De milieudruk is hoog door (de combinatie van) externe veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging en geur en geluidshinder, die afkomstig zijn van industrie, vliegverkeer en wegverkeer en door de combinatie van deze factoren. Dat brengt gezondheidsrisico's met zich mee. Hierin specifiek is de situatie in de IJmond waar de luchtkwaliteit onder druk staat.[32]

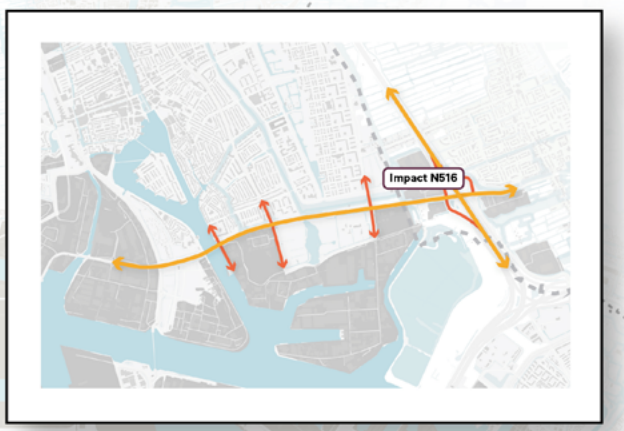
Er wordt sterk ingezet op een gezondere leefomgeving in het Noordzeekanaalgebied. Verschillende soorten emissies in delen van het gebied (zeer zorgwekkende stoffen, geluid, geur, stikstofoxiden (NOx), fijnstof, veiligheid) vragen een snelle en adequate aanpak van Rijk en regio, zodat de leefomgeving in gebieden die onder druk staan gezonder en beter wordt.

3.3 Ambitie

Voor de stedelijke omgeving in het Noordzeekanaalgebied staan wij voor de opgave om niet alleen meer woningen te bouwen, maar ook in wijken die nu op achterstand staan op het gebied van gezondheid en/of de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Onze gezamenlijke richting hierin is helder:

'Onze ambitie in het Noordzeekanaalgebied is een gezondere en veilige leefomgeving.'





0 1 2 3 km

N

3.4 Wat is nodig voor deze ambitie?

Veel partijen in het Noordzeekanaalgebied dragen al bij aan deze gemeenschappelijke ambitie van een gezondere en veilige leefomgeving. Zo werken Rijk en regio samen op basis van het Schone Lucht Akkoord (SLA) en werken Partijen in de IJmond samen met Tata Steel om via het Programma Tata Steel 2020 – 2050 snel te komen tot verbeteringen. Samenwerking tussen bedrijfsleven en overheden kan bijdragen om schonere technieken snel toe te passen waarmee de leefomgeving verbeterd.

De omgevingsdiensten werken aan het optimaal benutten van het VTH (Vergunningverlening Toezicht en Handhaving) instrumentarium onder de huidige wetgeving. Daarnaast zijn zij in gesprek met het Rijk over verbeteringen in de wet- en regelgeving en normstellingen ten behoeve van een gezonde leefomgeving.

Naast deze inspanningen is meer nodig voor het realiseren van een gezondere en veilige leefomgeving in het Noordzeekanaalgebied;

- Om bewoners in de toekomst beter te beschermen is een beter wettelijk instrumentarium nodig (3.4.1);
- Gezondheid en leefkwaliteit bevorderen vraagt om een integrale aanpak en gebiedsontwikkeling gericht op leefbare steden met recreatieve uitloopgebieden in de nabijheid (3.4.2).

3.4.1 Verbetering van het instrumentarium voor gezonde leefomgeving

In een dichtbevolkt land als Nederland, en in het Noordzeekanaalgebied in het bijzonder, is het een gegeven dat industrie zich in de nabijheid van dorpen en steden bevindt. Dit brengt een extra verantwoordelijkheid met zich mee voor zowel bedrijven als de overheid. Zij dienen ervoor te zorgen dat omwonenden worden beschermd tegen de (langetermijn) gezondheidsrisico's van emissies van industrie en andere bronnen. Omwonenden moeten op deze bescherming kunnen vertrouwen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft geconstateerd dat het stelsel om omwonenden te beschermen onvoldoende is. De Onderzoeksraad geeft aan *'dat het niet vanzelfsprekend is dat de gezondheid van omwonenden voldoende wordt beschermd gezien de wijze waarop het stelsel in de praktijk vorm krijgt'*.[33] Aanvullend constateert de Onderzoeksraad voor Nederland in zijn geheel: *"Op dit moment voldoet de luchtkwaliteit in Nederland op de meeste plaatsen niet aan de advieswaarden (van de World Health Organization (WHO)). De blootstelling aan die stoffen komt echter niet alleen door de industrie; om te voldoen aan de WHO-advieswaarden zal de emissie van schadelijke stoffen bij verschillende bronnen omlaag moeten"*.[34]

De huidige normstelling en regelgeving op Europees- en rijksniveau is onvoldoende voor complexe hoog blootgestelde gebieden, zoals bijvoorbeeld die in IJmond waar diverse emissiebronnen met uitstoot van (vele) verschillende stoffen samenkomen. In de normstelling wordt nu geen rekening gehouden met deze cumulatie-effecten. Werken aan een gezondere leefomgeving betekent dat wetten, normen en onze instrumenten daarop wel zijn toegerust. Hiertoe moet Wet- en regelgeving worden verbeterd, met gezondheidskundige normen als uitgangpunt en waarbij rekening wordt gehouden met cumulatie van stoffen. Het Rijk wordt gevraagd hieraan bij te dragen door te kijken naar Europese en nationale regelgeving. Een gelijk Europees speelveld is hierbij een aandachtspunt.

3.4.2 Werken aan Leefbare wijken en steden

Voor het realiseren van leefbare wijken en steden is er meer nodig

dan alleen woningen bouwen. Het vraagt om integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de bouw van woningen gecombineerd wordt met samenhangende investeringen voor groen in wijken, warmtenetten, nabijheid van voorzieningen en goede mobiliteitsverbindingen naar knooppunten en groene recreatieve gebieden. De Metropoolregio werkt conform haar Verstedelijkingstrategie en de NOVEX-aanpak MRA aan haar ambitie om complete, aantrekkelijke woonmilieus te creëren met kwalitatief hoogwaardige groene uitloopgebieden in de nabijheid. Hierbij kan worden aangesloten bij de integrale gebiedsgerichte aanpak in het kader van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. De stedelijke focusgebieden Amsterdam Nieuw-West en Zaanstad Oost maken hiervan onderdeel uit.

Een woningbouwaanpak gericht op het verbeteren van de leefbaarheid van wijken, vraagt om een aanpak gericht op bestaande wijken waar deze leefbaarheid onder druk staat.

Amsterdam heeft hierin aan integrale aanpak: er zijn de afgelopen decennia zeer concrete resultaten geboekt door met stedelijke vernieuwing te investeren in achterstandswijken zoals in Amsterdam-Nieuw West (Slotervaart, Osdorp). De komende twee decennia trekt Amsterdam deze inzet verder door van Geuzenveld naar Slotermeer tot aan de Ring A10. Onderdeel van deze ontwikkeling is het uitloopgebied van de Brettenzone naar recreatiegebied Spaarnwoude via de polders.

Zaanstad is een vergelijkbare aanpak aan het voorbereiden voor Zaandam Oost. Deze ZaanIJ-corridor voor toekomstige gebiedsontwikkelingen loopt van Kogerveld, Peldersveld, Poelenburg tot aan de Noorder-IJplas. Hierin wordt ingezet op stedelijke vernieuwing van naoorlogse wijken, fietsverbindingen, bereikbaar groen, en een nieuwe ov-lijn vanaf Amsterdam Centrum tot aan Zaanstad Kogerveld. Deze nieuwe ov-lijn werkt hierin als drager voor deze gebiedsontwikkelingen, die zowel woningbouw in nieuwe wijken als de inhaalslag in naoorlogse wijken mogelijk maakt.

De IJmond heeft nog niet een dergelijke aanpak, zoals Zaanstad Oost en Amsterdam Nieuw West. Dat is een groot gemis, omdat juist in de IJmond meerdere opgaven samen komen die om een integrale aanpak vragen, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het bouwen van woningen. Op kleiner schaalniveau wordt er gewerkt aan de projecten Pont tot Park (IJmuiden), Spoorzone Beverwijk, Schrijversbuurt Heemskerk en de transformatie van het Bazaarterrein. Woningcorporaties werken aan kleinschalige projecten om naoorlogse blokken te verduurzamen en waar nodig sloop-nieuwbouw toe te passen, waardoor woningen kunnen worden toegevoegd. Door deze versnipperde aanpak komen de benodigde randvoorwaarden onvoldoende in beeld en op de agenda van Rijk en regio. Deze randvoorwaarden moeten vanuit een groter schaalniveau worden onderzocht en geagendeerd. Daarbij valt te denken aan punten zoals mobiliteit, groene verbindingen, warmtenetten en landschappelijke versterking,

Om de komende jaren een gezondere en leefbare omgeving te realiseren in de IJmond is een gezamenlijke integrale aanpak nodig die het volgende in kaart brengt en agendeert:

- Wat is er nodig voor een gezonde leefomgeving op het gebied van mobiliteit? Welke maatregelen zijn hierin wenselijk om de gezondheid en leefomgeving te bevorderen? Voorbeeld: de snelweg A22 vormt een emissiebron in Beverwijk.
- Welke bovenplanse investeringen zijn nodig voor woningbouw en verstedelijking?[35] Waarbij gekeken wordt naar ov-frequenties van trein en bus, maar ook naar de huidige bottlenecks vanaf snelwegen zoals de A208.

- Waar is bij woningbouw en stedelijke vernieuwing behoefte aan verbetering van langzaam-verkeersverbindingen (fiets en lopen) naar werk en voorzieningen en naar het recreatieve groen en omliggend landschap?;
- Is er voldoende netwerkcapaciteit voor elektriciteit en warmte;
- En waar in de omgeving is behoefte aan investeringen in aanleg en beheer van meer recreatief groen en versterking van het hoog gewaardeerde authentieke landschap.

De situatie rond gezondheid en leefbaarheid in de IJmond vraagt om een gezamenlijke uitwerking van IJmondgemeenten, provincie en Rijk, van wat in de fysieke leefomgeving nodig is om de gezondheid te verbeteren, de kwaliteit van de stedelijke omgeving te vergroten, én meer woningen te bouwen. Een bijhorende dialoog met de omgeving kan hierbij kansrijk zijn.

3.4.3 Verduurzaming van industrie (Tata Steel)

De inspanningen voor het realiseren van de energietransitie naar groene brandstoffen en de snelle verduurzaming van de industrie in het Noordzeekanaalgebied brengt de ambitie voor een gezondere leefomgeving dichterbij, omdat verbranding van groene (niet-fossiele) brandstoffen schoner voor de omgeving is. Rijk en regio en Tata Steel werken samen om via het Programma Tata Steel 2020-2050 snel te komen tot verbetering.

Snelle transitie Tata

Tata Steel werkt via de Roadmap Plus aan een groot pakket van milieu- en omgevingsmaatregelen. Dit maatregelenpakket van 300 mln. euro moet uiterlijk in 2025 zijn opgeleverd. Afgelopen jaren zijn reeds grote projecten uit deze roadmap plus opgeleverd, zoals de investering in de koudbandwals voor een forse reductie van Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK's), en de hal tegen grafietuitstoot. Momenteel wordt gewerkt aan zogenaamde ontstoffings- en DeNoX installatie (150 mln. euro) op de pelletfabriek, die zware metalen zoals lood fors gaat reduceren. In 2025 moet deze installatie ook stikstofoxiden met ongeveer een derde van het hele terrein gaan reduceren. Verder is momenteel de bouw van een groot windscherm van 18 meter hoog en 1,5 km lang in voorbereiding om zo de verwaaiing van kolen en ertsen verder tegen te gaan, bovenop de bestaande maatregelen zoals besproeiing.

In deze Roadmap Plus werkt Tata Steel Nederland (TSN) op korte termijn aan verbetering van de leefomgeving, zoals afname van de geurbelasting, reductie van neerslag van stof en vermindering uitstoot fijnstof, zware metalen en stikstofoxiden. Daarnaast is TSN in het kader van het Nationaal Programma Verduurzamen Industrie in gesprek over reductie van de CO_2, stikstofoxide en verdere verbetering van de leefomgeving (de zogenaamde maatwerkafspraken). Deze transitie van Tata Steel richting de reductie van ijzererts met aardgas en later met waterstof is een cruciale stap voor de verduurzaming van Nederland en om de omgeving te ontlasten. Bedrijf en regio willen hierin dezelfde kant op, en dit vraagt om gemeenschappelijke afspraken om deze ontwikkeling snel in te zetten en in de tijd door te voeren.

H4 Landschap en watersysteem



Een goed functioneren van het Noordzeekanaalgebied valt en staat met een goed functionerend toekomstbestendig watersysteem. Daarnaast moet het hele gebied en alle gebruiksfuncties zich voorbereiden op klimaatverandering. De structurerende keuzes in de water en bodem sturende brief van het Rijk zijn hierop gericht en deze vormt ook het uitgangspunt voor het Noordzeekanaalgebied. Tegelijk is voor het landelijke gebied een transitie nodig, gericht op klimaatbestendigheid, versterking van natuurwaarden en ecologisch herstel.

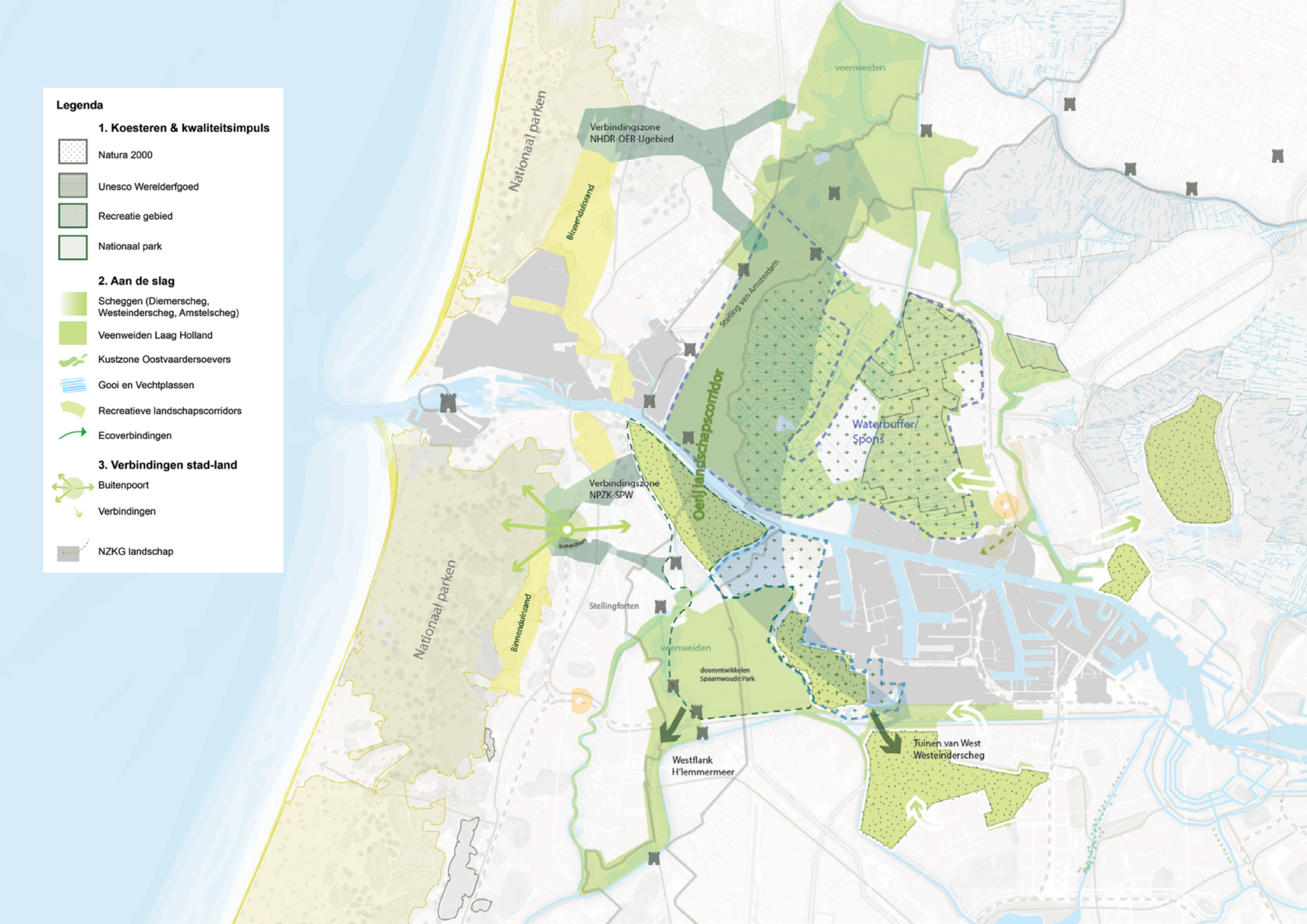
4.1 Landschap en watersysteem

Water en bodem hebben het landschap in en om het Noordzeekanaalgebied historisch gevormd. Achter de kustlijn met haar duinen en zandige binnenduinrand ligt een laaggelegen land van klei en veen. Om de grond productief te maken moest het waterpeil in dit lage land worden beheerst en is het landschap opgedeeld in polders. Het is vruchtbare landbouwgrond.

Met de aanleg van het Noordzeekanaal in 1870, en de inpoldering van de IJpolders, verdween het getijdenlandschap van het Oer-IJ, dat in open verbinding stond met de zee. Er ontstond een nieuwe, rechte oost-westlijn in het landschap. Enerzijds een drager van economische activiteiten, anderzijds een doorsnijding van historische structuren. Sindsdien voltrok zich een proces van industrialisatie en verstedelijking langs het kanaal. Nieuwe infrastructuurlijnen dienden zich aan. Het westelijke polderlandschap kreeg een militaire functie met de aanleg van de Stelling van Amsterdam.[36] Vanaf medio twintigste eeuw nam de fragmentatie in dit landschap toe. Delen van het landschap werden geoptimaliseerd voor de agrarische productie of voor recreatiedoeleinden. Natuur werd beschermd in nationale parken in de duinstrook en andere natuurgebieden, maar stond onder toenemende druk van verstedelijking en agrarische optimalisatie.

De huidige groene landschappen in het Noordzeekanaalgebied maken deel uit van een regionaal groenblauw netwerk van de Metropoolregio Amsterdam en zijn rijk aan archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed. Het landschap van het voormalige Oer-IJ verbindt de veenpolders en droogmakerijen aan weerszijden van het kanaal. Het valt samen met het Unesco werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam, dat zich met haar verdedigingswerken in het open landschap manifesteert als een groene ring rond de hoofdstad. Direct in en om het Noordzeekanaalgebied kent het landschap een aantal bijzondere kwaliteiten, zoals het recreatiegebied Spaarnwoude en het typisch Hollandse veenweidelandschap van Westzaan en Haarlemmerliede. In het westen bevindt zich het duinlandschap, binnenduinrand en landgoederenzone van Noord- en Zuid-Kennemerland, met zijn natuur- en cultuurhistorisch rijkdomen zijn functie voor de drinkwaterproductie en de recreatie.[37]

Het watersysteem faciliteerde het grondgebruik met een complex en nauw luisterend systeem van polders, sloten, riviertjes en kanalen, met elkaar verbonden door stuwen, sluizen en gemalen. Dit vroeg steeds verdergaande technische ingrepen in het systeem om alle verschillende gebruikers van voldoende zoetwater en drinkwater te voorzien en de waterpeilen af te stemmen op het grondgebruik. Kortom, het Noordzeekanaal maakt tal van functies mogelijk, voor haven- en industrie, stad en landschap. Tegelijkertijd werd de ruimte voor het watersysteem steeds verder ingeperkt. Nu, in de 21e eeuw, zit het watersysteem al aan zijn grenzen en is het niet langer in staat om alle functies te bedienen. Dit in combinatie met klimaatverandering maakt aanpassingen noodzakelijk, zowel van het watersysteem zelf, als van druk op het systeem van verschillende gebruikers.


Legenda
1. Koesteren & kwaliteitsimpuls
Natura 2000
Unesco Werelderfgoed
Recreatie gebied
Nationaal park
2. Aan de slag
Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
Veenweiden Laag Holland
Kustzone Oostvaardersoevers
Gooi en Vechtplassen
Recreatieve landschapscorridors
Ecoverbindingen
3. Verbindingen stad-land
Buitenpoort
Verbindingen
NZKG landschap
Nationaal parken
Binnenduinrand
Verbindingszone NHDR-OER-IJgebied
veenweiden
Stelling van Amsterdam
Oer IJlandschapscorridor
Waterbuffer/ Spons
Verbindingszone NPZK-SPW
buitenpoort
Stellingforten
doorontwikkelen Spaarnwoude Park
Westflank H'lemmermeer
Tuinen van West Westeinderscheg

4.2 Opgaven

4.2.1 Opgave voor een toekomstbestendig watersysteem

De effecten van klimaatverandering hebben grote impact op stad en land. Dat manifesteert zich in het laaggelegen Nederland, zoals het Noordzeekanaalgebied, vooral in het watersysteem. Hierdoor kunnen niet alle functies die afhankelijk zijn van een goed werkend watersysteem altijd maar gefaciliteerd worden. Er komt veel op het watersysteem af:

- De zeespiegel stijgt;
- Er is vaker te weinig water: risico's op droogte, watertekort en verzilting;
- Er is vaker te veel water: risico's op wateroverlast en overstromingen door dijkdoorbraken;
- De waterkwaliteit is onvoldoende door verzilting of door vervuiling. Hierdoor ontstaat een risico voor de toekomst dat ontwikkelingen niet mogelijk zijn, omdat er niet is voldaan aan de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Deze vier onderdelen geven aan dat het watersysteem zeer kwetsbaar is voor de gevolgen van klimaatverandering. Daarbij is het extra kwetsbaar omdat het afhankelijk van één afvoerpunt: het spui- en maalcomplex IJmuiden. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen en ambities die afgelopen decennia in het gebied hebben plaatsgevonden en nog op de planning staan, hebben de druk op het watersysteem verhoogd en de kwetsbaarheid voor overstromingen, wateroverlast, verzilting, waterkwaliteit en waterbeschikbaarheid vergroot. Dat is nadelig voor alle functies, bedrijven en inwoners van het gebied.

Het watersysteem zit in een te krappe jas, er is te weinig ruimte voor waterberging. En zeespiegelstijging zet het systeem op termijn extra onder druk met een toename van verzilting, grotere overstromingsrisico's en minder mogelijkheden om overtollig water kwijt te raken. Ook de waterkwaliteit moet gehandhaafd blijven en verder verbeterd worden. Als die niet op orde is, heeft dit consequenties voor de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied. Water en bodem zijn daarom niet langer faciliterend in de ruimtelijke ontwikkeling, maar zijn sturend voor alle ruimtelijke opgaven. Een toekomstbestendige regio vraagt om de volgende vijf opgaven op te pakken:

1. Anticiperen op zeespiegelstijging

Nederland heeft te maken met een versnelde stijging van de zeespiegel, veroorzaakt door de opwarming van de aarde. Die versnelde stijging zal zeker nog vele tientallen jaren blijven voortduren, maar het is nog onzeker met welk tempo. Het verschil tussen de ligging van het land en het zeeniveau neemt sneller toe dan door de zeespiegelstijging alleen, doordat in grote delen van Nederland, ook in het Noordzeekanaalgebied, de bodem daalt.

Voor investeringen met een lange looptijd (en dat zijn de meeste ruimtelijke investeringen) is het belangrijk om nu al te anticiperen op de zeespiegelstijging en de gevolgen daarvan. We willen voorkomen dat we oplossingsrichtingen voor de toekomst onmogelijk maken en problemen afwentelen op de toekomst. Dat vraagt om slimme locatiekeuzes, het reserveren van voldoende ruimte voor de versterkingsopgave van het de primaire en regionale waterkeringen, het vrijhouden van gebieden voor waterberging, anticiperen op peilstijgingen in het Noordzeekanaal en robuuste klimaatbestendige ontwikkelingen. Daarbij is speciale aandacht nodig voor de locaties en de manier waarop vitale en kwetsbare functies worden ontwikkeld in het licht van overstromingsrisico's en wateroverlast.

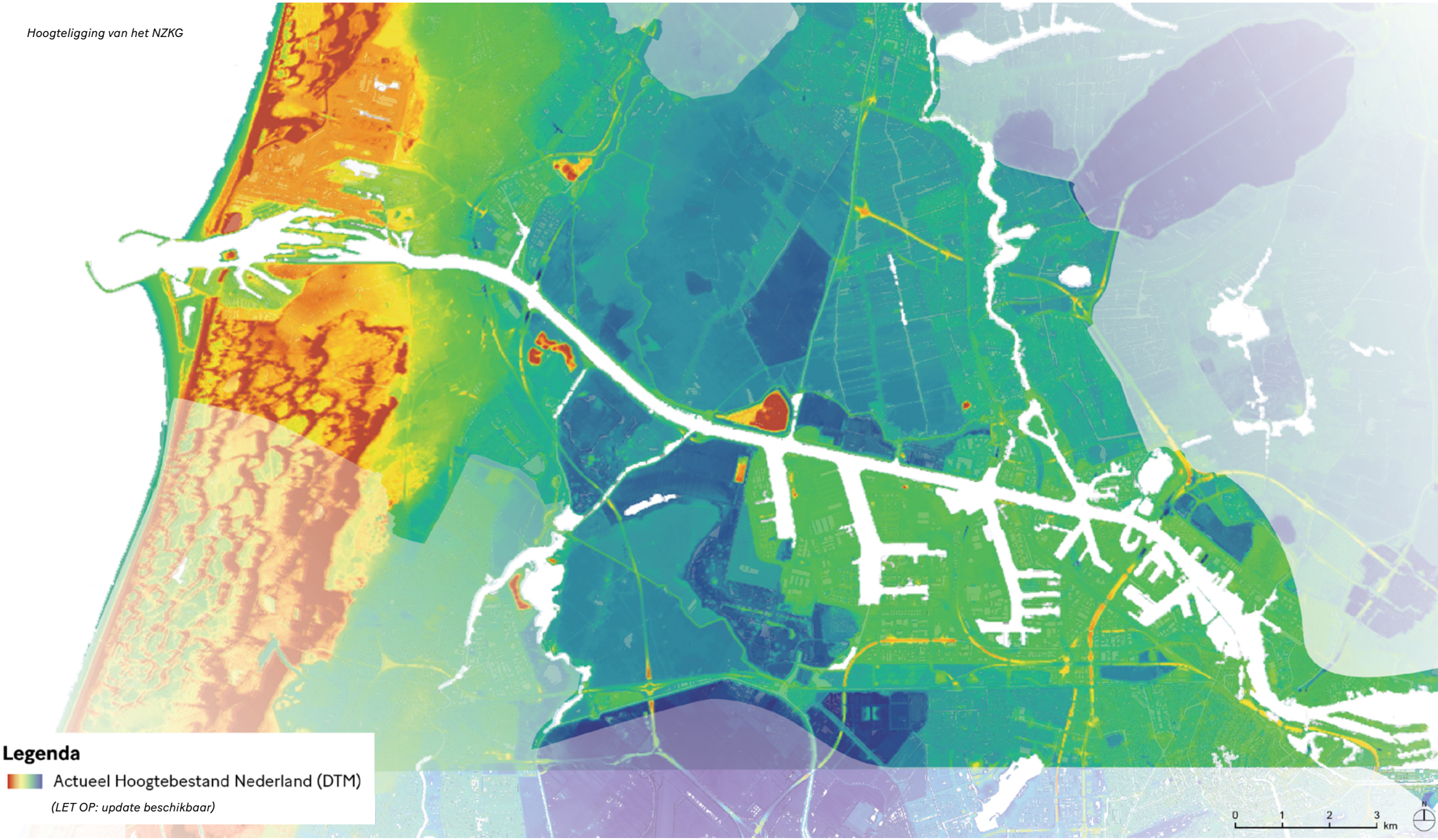
De zeespiegelstijging werkt op verschillende manieren door in het watersysteem en het ruimtegebruik van het Noordzeekanaalgebied. Zo wordt het steeds moeilijker om water vanuit het Noordzeekanaal te spuien naar zee. Als het peil van het zeewater eenmaal hoger is dan het peil van het Noordzeekanaal houdt dit op: naar verwachting rond 2050 is het bijna niet meer mogelijk is om te spuien. Hierna kan het water uit het kanaal alleen nog worden weggepompt. Om afwatering van het gebied te garanderen is extra maalcapaciteit nodig, bijvoorbeeld bij het complex in IJmuiden, maar om niet afhankelijk te zijn van één pompcomplex idealiter ook op andere locaties. Dit vraagt om afwegingen op een hoger schaalniveau dan dat van het Noordzeekanaalgebied. Om in de toekomst beter om te kunnen gaan met pieken van te veel water en daarbij ook niet alleen afhankelijk te zijn van pomp- en spuicapaciteit, is er in de toekomst ruimte nodig voor waterberging. Eerste schattingen gaan uit van een minimum van 10 miljoen m^3 rond het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal. Dat staat gelijk aan 1000 hectare (ongeveer 1500 voetbalvelden) met een waterdiepte van één meter. Maar waarschijnlijk is er nog meer berging nodig op alle schaalniveaus, zowel in de haarvaten van het systeem als grootschaligere waterbergingslocaties. We moeten zorgen dat we het water dat valt beter in het gebied zelf kunnen vasthouden.[38]

2. Anticiperen op verzilting
Door zeespiegelstijging en frequentere perioden van droogte wordt verzilting in het Noordzeekanaalgebied een grote opgave voor de toekomst. Om de toegenomen zoutvracht door de komst van de nieuwe Zeesluis te mitigeren (een voorwaarde bij de komst van de nieuwe Zeesluis) wordt er een selectieve onttrekking (zoutdam) gebouwd bij de Zeesluis IJmuiden. Bij droge periodes blijft, door gebrek aan tegendruk van zoetwater uit de rivieren, een risico dat verzilt water doordringt naar het Amsterdam-Rijnkanaal, met gevolgen voor de natuur, landbouw en drinkwaterwinning. Het geldende landelijke beleid is de 'verdringingsreeks', die in tijden van (extreme) droogte prioriteiten stelt. In dergelijke periodes wordt scheepvaart als een van eerste functies 'afgesloten' van zoetwateraanvoer. Gezien de gevolgen voor het economische functioneren van onze havengebieden en met het oog op klimaatverandering, waarin droge periodes vaker gaan voorkomen, vraagt deze problematiek van verzilting een uitwerking en agendering op een hoger schaalniveau dan het Noordzeekanaalgebied.

3. Waterbeschikbaarheid
De beschikbaarheid van zoet-, proces-, drink- en koelwater is niet langer een vanzelfsprekendheid. Bij alle plannen en ambities in de het gebied dient rekening gehouden te worden met de beschikbaarheid van water. In water en bodem sturend wordt ingezet op een vermindering van het drinkwatergebruik van 20% bij zowel huishoudens als bedrijven. Drinkwaterbedrijven trekken nu al aan de bel en geven aan dat niet bij alle ontwikkelingen extra drinkwatervoorziening gegarandeerd kan worden.

Reductie van zoetwatergebruik wordt een opgave voor het hele Noordzeekanaalgebied, mede door verwachte komst van nieuwe watervragende industriële processen, zoals productie van waterstof. Aanleg van warmtenetten voor het verwarmen van de stedelijke omgeving kan bijdragen aan zoet water besparing, en tegelijk warmtelozingen op het oppervlaktewater beperken. Ook op bedrijventerreinen kan meer capaciteit worden gecreëerd voor het opvangen en vasthouden van regenwater.

Hoogteligging van het NZKG



4. Waterkwaliteit
Daarnaast wordt de waterkwaliteit in Nederland een steeds nijpendere opgave. De waterkwaliteitsdoelstellingen (uit de KRW, een Europese wetgeving) moeten gehaald worden ondanks alle ambities in het gebied. Speciale aandacht is daarbij nodig voor lozingen op het oppervlaktewater. Zo is in droge en warme periodes de ontvangstcapaciteit van het watersysteem voor koelwaterlozingen zeer beperkt, en is niet langer gegarandeerd dat bedrijven hun koelwater altijd kwijt kunnen op het oppervlaktewater. De hoge temperaturen van deze lozingen zorgen voor extra problemen voor de ecologische kwaliteit van het ontvangende water.

5. Waterveiligheid: overstromingsrisico's en wateroverlast
Door zeespiegelstijging en extremer weer zullen de overstromingsrisico's toenemen en wordt ook de kans op wateroverlast groter (analoog aan de Limburg bui in 2021). Dat betekent dat locatiekeuze steeds belangrijker wordt in de ruimtelijke inrichting. Waar bouw je en op welke manier? Inzet op gevolgbeperking van overstromingen is essentieel om te voorkomen dat we nu de kwetsbare gebieden van de toekomst ontwikkelen. Daarbij is er speciale aandacht nodig voor vitale en kwetsbare functies (bijv. energietransitie) en de locaties waar kwetsbare niet zelfredzame groepen worden gehuisvest. Bij vitale functies is het belangrijk om ook herstelmogelijkheden en de snelheid daarvan mee te nemen in de afweging om bij een eventuele overstroming de duur van de maatschappelijke ontwrichting zo veel mogelijk te verkorten.

4.2.2 Opgaven voor het landschap

1. Ontwikkeling klimaatadaptieve landschappen
Landschappen zijn dynamisch. Door de jaren heen heeft het landschap in het Noordzeekanaalgebied meebewogen met veranderende maatschappelijke behoeften. In deze tijd heeft het groene landschap een belangrijke rol in de klimaatadaptatie. Bij hevige regenval kan niet al het water in één keer worden afgevoerd naar het Noordzeekanaal en verder naar zee. Bovendien is het noodzakelijk om schoon en zoet water vast te houden en te bergen voor later gebruik, bijvoorbeeld bij langdurige droogte. In het algemeen geldt: eerst vasthouden, hergebruiken, bergen en dan pas afvoeren. Conform de nationale beleidsbrief Water en Bodem Sturend[39] moet de gebruiksfunctie passen bij de mogelijkheden van het water en bodem systeem. Hier kan invulling aan worden geven door een vitale bodem te bewerkstelligen die als een spons het water opneemt, maar ook door het realiseren van buffercapaciteit in het landschap, de stedelijke omgeving en in de industriegebieden voor momenten dat pieken moeten worden opgevangen. De klimaatadaptatie moet samengaan met ruimte voor natuur en ecologische versterking. In veengebieden helpt een hoger peil de sponswerking van het veen, waardoor het bodemdaling en verzakking tegengaat, met de daaraan verbonden reductie van CO_2 uitstoot. Deze transitie in het landelijk gebied vraagt om ontwikkeling van nieuwe perspectieven voor land- en akkerbouw.

2. Herstel biodiversiteit
Herstel van biodiversiteit is ook in het Noordzeekanaalgebied een urgente opgave. Zowel in de Natura 2000 gebieden, in de gebieden en verbindingszones van het Natuurnetwerk Nederland, als daarbuiten. Een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van biodiversiteit is het verlies aan oppervlakte en gebrek aan verbindingen tussen natuurgebieden. Daarom is het beschermen, behouden en versterken van een robuust natuurnetwerk ook in het Noordzeekanaalgebied van groot belang. In de provinciale omgevingsverordening wordt het Natuurnetwerk beschermd tegen ruimtelijke ontwikkelingen die natuurwaarden aantasten.[40]

3. Versterken verbindingszones
Tussen de grote aaneengesloten groengebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn groene, landschappelijke verbindingszones van essentieel belang voor recreatie, biodiversiteit, waterhuishouding, waterkwaliteit en klimaatadaptatie. Door grootschalige infrastructuur die het landschap doorsnijdt en verstedelijking is dit landelijk gebied nu sterk versnipperd. Er zijn nog weinig en smalle groene corridors aanwezig tussen de stedelijke gebieden die een verbinding kunnen vormen tussen de grote groengebieden. Enerzijds gaat het om de noord-zuid-verbinding van grote landschappen en groengebieden achter de verstedelijkte zone van de binnenduinrand (van Hoofddorp tot Uitgeest). Anderzijds gaat het om een twee oost-west groene verbindingszones ten zuiden van het kanaal tussen het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en recreatiegebied Spaarnwoude. De verbindingszone Zuid-Kennemerland - Spaarnwoude is belangrijk in het kader van het natuurherstel en de doorontwikkeling van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland tot een 'Nationaal Park nieuwe stijl', zoals in de ambitie van het ministerie van LNV wordt beschreven. Met een sterke ecologische buffer grenzend aan het park, versterken we de natuur en kan toenemende recreatieve druk worden gespreid. Door schoon kwelwater in de binnenduinrand vast te houden, blijft onze strategische zoetwaterreserve in de duinen behouden. Ook de sponswerking van de (agrarische) veengebieden aan de oostzijde hiervan moet vergroot worden. Van belang om de verzilting tegen te gaan en om de zoetwaterbehoefte in droge tijden te faciliteren.

4.3 Ambitie

Voor het Noordzeekanaalgebied is aanpassen aan klimaatverandering een urgente opgave, en landschap gaat hierdoor veranderen. Door opgaven vanuit klimaatverandering en het watersysteem te verbinden met opgaven voor ecologisch herstel en versterken van het landschap met ecologische verbindingszones, worden zowel het watersysteem als het landschap versterkt.

Onze ambitie in het Noordzeekanaalgebied is:
- om klimaatadaptieve landschappen te ontwikkelen,
- én daarvoor alle ruimtelijke opgaven in het Noordzeekanaalgebied te werken vanuit water en bodem als sturend principe.

Water en bodem als sturend principe is overkoepelend en werkt door in alle opgaven, waarin deze moet worden genomen als bepalende randvoorwaarde.

4.3.1 Klimaatadapatieve landschappen

Een klimaatadaptieve inrichting, een hoge natuurkwaliteit en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving vragen allemaal om een samenhangend landschap. De versnippering die het landschap in het Noordzeekanaalgebied nu nog kent, moet worden doorbroken. In al zijn diversiteit moet het landschap zich als een samenhangend geheel manifesteren en ook bestaande woon- en werkgebieden in zich opnemen. Dat vraagt om een landschapsstrategie die verbindingen legt: ecologische verbindingen, recreatieve verbindingen en deels ook verbindingen in het watersysteem. Die moeten zoveel mogelijk in samenhang met elkaar worden ontwikkeld.

Landschappelijke versterking
Landschappelijke versterking is nodig om de landschappelijke scheiding als gevolg van het Noordzeekanaal waar mogelijk te herstellen. Daarvoor liggen kansen in de binnenduinrand en het

groene middengebied (de veenpolders, de Wijkermeerpolder en recreatiegebied Spaarnwoude), en in het realiseren van dwarsverbindingen tussen de binnenduinrand en het groene middengebied. Voor landschappelijke versterking kan aansluiting worden gezocht bij de historische landschapsstructuren van het Oer-IJ en de Stelling van Amsterdam. Een duidelijke profilering daarvan in het landschap kan tegenwicht bieden tegen de dominante, economisch georiënteerde oost-weststructuur van het kanaal. Vooral voor het Oer-IJ vraagt dat om investeringen. De voormalige zeearm is nauwelijks meer herkenbaar in het landschap. Ook de noord-zuid doorlopende landschappelijke structuur van open weidegebieden, afgewisseld met een reeks landgoederen en buitenplaatsen aan de binnenzijde van de duinrand en de stedelijke zone vraagt om versterking. Verder kan worden verkend of er een tussenboezem-systeem kan worden geïntroduceerd om zo gebieden met elkaar te verbinden, een aantrekkelijk landschap te creëren en ruimte voor water te bieden.

Klimaatadaptief ontwikkelen
Bij de transities en andere ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zijn water en bodem sturend voor locatiekeuzes en voorwaarde stellend voor onder meer bedrijfsprocessen in de industrie. Maar ook op inrichtingsniveau is klimaatadaptatie een vereiste. Die moet zodanig zijn dat de kwetsbaarheid bij extreme weersomstandigheden afneemt. Specifieke voorwaarden verschillen per functie en per gebied, afhankelijk van het overstromingsrisico. Die voorwaarden kunnen bijvoorbeeld gaan over de hoogte van het maaiveld waarop wordt gebouwd, het gebruik van de begane grond (niet voor kwetsbare groepen of functies) en de evacuatiemogelijkheden: 'horizontaal' om het gebied snel te kunnen verlaten of 'verticaal' om snel het dak of een veilige verdieping van het gebouw te kunnen bereiken. Voor vitale en kwetsbare functies gelden aanvullend eisen, omdat uitval van die functies al snel tot maatschappelijke ontwrichting leidt.

Langs dijken bevinden zich beschermingszones waarin geboden en verboden gelden voor bepaalde activiteiten, werkzaamheden en beheer. Deze zijn bedoeld om de dijken sterk en veilig te houden. Daarnaast is er een 'profiel van vrije ruimte' langs de dijken. Dit is een ruimtereservering om extra dijkversterkingen in de toekomst mogelijk te maken. Alle ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied moeten met deze voorschriften rekening houden. Klimaatverandering vraagt om extra reserveringzones om dijken in de toekomst mogelijk verder te kunnen versterken.

Wijken waar leefbaarheid om een aanpak vraagt, kunnen profiteren van een sterkere groen- en waterstructuur, als onderdeel van een gezondheidsbevorderende leefomgeving. Groen en water helpen tegelijk hittestress tegen te gaan, water vast te houden en de biodiversiteit in de stad te vergroten. Idealiter begint de groen- en waterstructuur bij de voordeur, en loopt die via groenzones in de stad naar stadsparken en via aantrekkelijke stad-landverbindingen naar het buitengebied. Een toegankelijk en aantrekkelijk uitloopgebied op korte afstand van de woning is een onlosmakelijke component van de kwaliteit van de leefomgeving, de Metropoolregio Amsterdam hanteert als maatstaf een fietstocht van een kwartier. Dat vraagt om goede, aantrekkelijke verbindingen.

H5 Onze koers



Van ambities naar een integrale aanpak
In de voorafgaande hoofdstukken zijn opgaven uitgewerkt, zoals die vanuit Rijksprogramma's en regionale programma's op het Noordzeekanaalgebied inwerken. In dit Ontwikkelperspectief geven Rijk en regio hier richting vanuit ons integraal perspectief. Dat is onze koers voor de komende jaren.



5.1 Snelle economische transitie

Zoals beschreven in paragraaf 2.4.1 is er in principe de komende twintig jaar voldoende fysieke ruimte beschikbaar in de haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied voor het inpassen van de energietransitie, de transitie naar circulaire economie en voor havengerelateerde bedrijvigheid en industrie. Ruimtelijk gaan de haven- en industriegebieden de komende twintig jaar wel door een periode met ruimtelijke spanning/ Hierbij moet op tijd geanticipeerd worden op een periode van dubbelruimtegebruik, kunnen haventerreinen niet worden ingezet voor droge bedrijvigheid, moet voldoende milieuruimte beschikbaar zijn (5.1.3) en wordt de ruimte intensief benut, zowel in Westpoort als in de IJmond (5.1.4).

5.1.1 Inpassen energiehoofdstructuur

De nieuwe groene energiehoofdstructuur wordt ontwikkeld als een nieuwe drager voor het Noordzeekanaalgebied. Deze drager brengt een aantal opgaven dichterbij, zoals het verduurzamen van de industrie, ambities voor een circulaire economie, het realiseren van een gezondere leefomgeving, en draagt bij om klimaatverandering tegen te gaan.

Voor fysieke inpassing wordt in beginsel ingezet op Westpoort en liggen er, na de transitie, kansen op het terrein van Tata Steel. Niet alle energie infrastructuur kan op de huidige industrieterreinen worden gerealiseerd, omdat nabijheid tot verbindende netwerken (380 kV hoogspanningsnet) in sommige gevallen een vereiste is.
Westpoort

- Aan de westkant van Westpoort is relatief veel fysieke ruimte beschikbaar die onder andere ingezet kan worden voor de energietransitie en onderdelen van de Cluster Energie Strategie.
- Door toevoeging van additionele risicoruimte (zie paragraaf 5.2.2) en, indien nodig, geluidsruimte aan de westkant van Westpoort, kan beschikbare ruimte optimaal worden benut voor nieuwe installaties voor het produceren van waterstof en circulaire brandstoffen.
- Richting 2030 vindt een transitie plaats van de huidige steenkoolopslag, waardoor meer ruimte vrijkomt die hiervoor ingezet kan worden.
- Aansluiting op het nationale en regionale waterstofnetwerk is nodig om deze installaties van voldoende waterstofmoleculen

te voorzien.
- Uitbreiding en versterking van het elektriciteitsnetwerk is voorwaardelijk voor bedrijven in Westpoort om de omslag te maken naar verduurzaming. Netbeheerders realiseren hiervoor een aantal onderstations in Westpoort. De bestaande energiecentrale kan in de toekomst benut worden voor regelbaar vermogen voor momenten met te weinig zon- en windenergie.
- Tevens zijn aansluitingen nodig op het bestaande warmte- en CO_2-netwerk noodzakelijk.

Terrein van Tata Steel
- In de toekomst wordt Tata Steel één van de grote afnemers van duurzame brandstoffen. Bij het uitfaseren van steelkolen in de productieprocessen van Tata Steel komt ruimte vrij op het terrein. Deze ruimte kan betrokken worden bij de afweging waar de energie infrastructuur wordt ingepast. Indien dit zicht goed verhoud tot de ambitie voor een gezondere leefomgeving kan daarbij gedacht worden aan:
  - De aansluiting op het waterstofnetwerk voor waterstofmoleculen;.
  - Aanlandlocaties Wind op Zee;
  - Productie van waterstof via elektrolyse;
  - Een import terminal van waterstof.
- Inpassingen van deze onderdelen op het terrein van Tata-Steel kan in de toekomst alleen als deze zich goed verhouden tot de ambitie voor een gezondere leefomgeving in de IJmond.
- De aanpalende centrale van Vattenfall blijft gereserveerd voor het 'regelbaar vermogen'; de benodigde stroomproductie in windstille periodes waarin weinig elektriciteit van zee komt.

Versterking nationaal elektriciteitsnet in landschap
- Realisatie van energie infrastructuur buiten de industrieterreinen heeft niet de voorkeur. Indien dit toch noodzakelijk is, dan wordt dit ingepast vanuit het principe van water en bodem sturend en met behoud van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit.
- Tussen Beverwijk en Vijfhuizen wordt gezocht naar een locatie voor een nieuw 380 kV station mogelijk in combinatie met een aanlandingspunt Wind op Zee. Dit gaat om een perceel van 20 tot 25 hectare.

5.1.2. Verduurzaming economie en industrie

Het realiseren van de energiehoofdstructuur is een randvoorwaarde voor de verduurzaming van economie en industrie en wordt voor het overgrote deel door de overheid opgepakt. De inspanning voor de verduurzaming van de economie en industrie dient vervolgens voor een belangrijk deel plaats te vinden door de marktpartijen.

De grote opgaven voor verduurzaming van de industrie waar het Noordzeekanaalgebied op gericht zijn:
- *Amsterdamse Haven:* Deze richt zich o.a. op verdienmodellen gebaseerd op duurzame energie in plaats van fossiele stromen. Vanaf 2030 vindt er geen kolenoverslag meer plaats. Amsterdam wordt omgevormd van benzinehaven naar een haven die plaats biedt aan de overslag en productie van waterstof en duurzame brandstoffen.
- *Schone scheepvaart:* Om verdere opwarming van de aarde te voorkomen en de luchtkwaliteit te verbeteren, moeten de grote internationale industrieën in hoog tempo verduurzamen. Dat geldt ook voor de scheepvaart. In 2030 wil de

Amsterdamse haven een duurzame energiehaven zijn, die sterk is verbonden met de omgeving en bijdraagt aan een schoon leefklimaat. Schone scheepvaart speelt daarin een belangrijke rol. Daarom werken we toe naar emissievrije scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied in 2050. Door middel van faciliteren, stimuleren, reguleren en beïnvloeden probeert de Amsterdamse haven de gewenste resultaten te bereiken. Door hier samen met de sector naartoe te werken, leveren we een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van het Noordzeekanaalgebied en aan de klimaatopgave van Parijs.[41]

- *Tata Steel:* De ombouw van de productieprocessen van Tata Steel heeft als doel de CO_2 uitstoot van Tata Steel in 2030 met 5 megaton per jaar te verminderen (25% van de doelstelling Nederlandse Industrie) en te komen tot een forse vermindering van emissie van onder meer fijnstof, zware metalen en PAK's. Tata Steel heeft het initiatief genomen om voor de productie van staal over te stappen op Direct reduced iron (DRI)-technologie, die draait op aardgas en in latere fase ook op waterstof. De eerste stap naar groen staal is het project Heracless-Groen Staal. Dit project moet vóór 2030 zijn gerealiseerd.

In de kamerbrief "Maatwerkaanpak verduurzaming industrie" is benadrukt dat inspanningen van de overheid in het faciliteren van de transitie van de industrie niet alleen afhankelijk zijn van de bijdrage die bedrijven doen aan de CO_2-reductie, maar ook aan aanverwante beleidsdoelen. Dit betreft onder meer de verbetering van de leefomgeving en gezondheid van omwonenden.

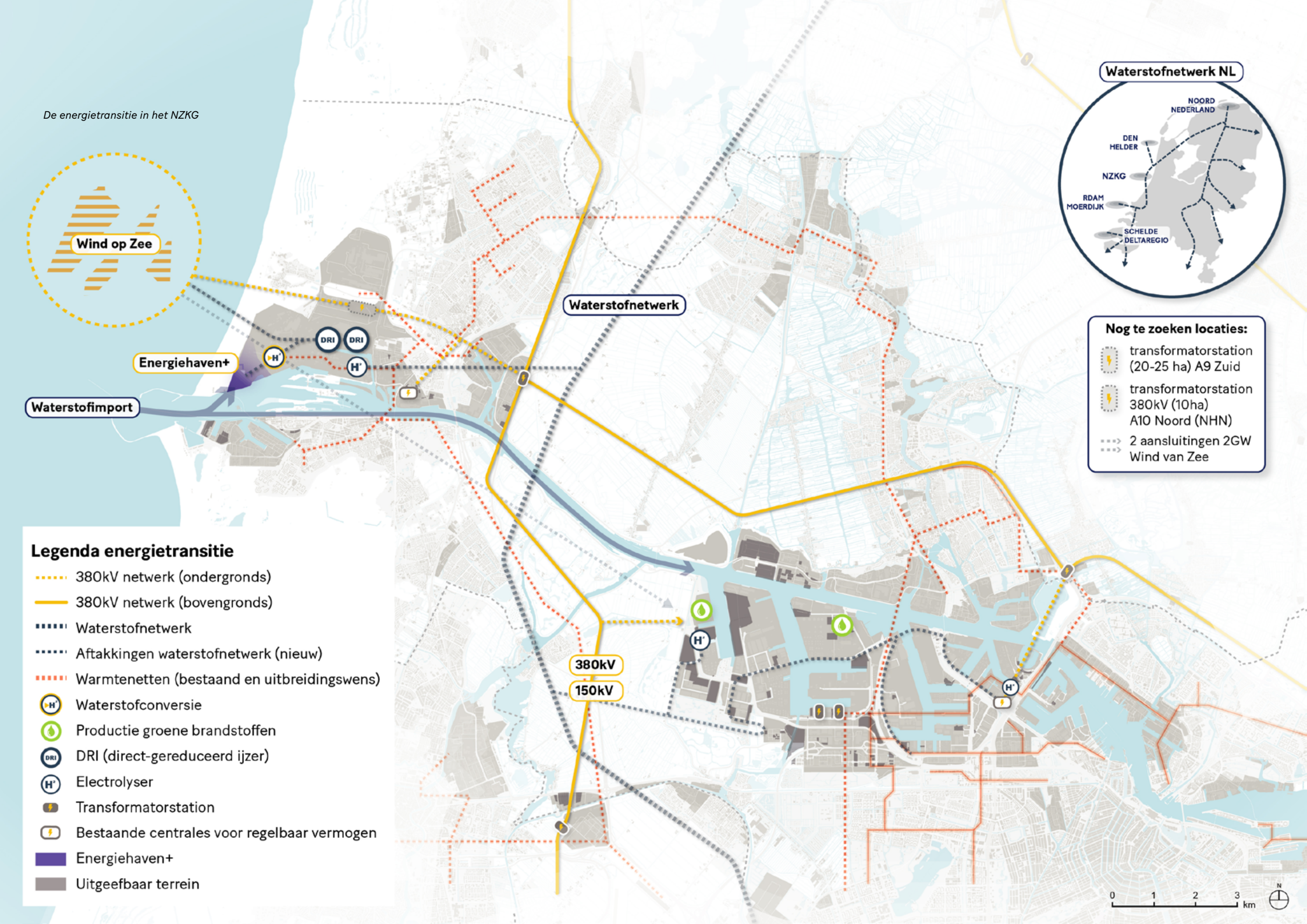
5.1.3 Milieuruimte

Hoewel technieken en dragers voor de energietransitie nog niet volledig bekend zijn, is duidelijk dat voor energietransitie en de toekomstige circulaire economie milieuruimte nodig is. Voor het werken met nieuwe niet-fossiele energiedragers zoals waterstof, en voor het produceren van groene brandstoffen, is met name additionele risicoruimte en soms geluidsruimte nodig. Meer emissies in de lucht worden niet verwacht. Voor geluidsruimte is bestaande geluidsruimte niet altijd toereikend, omdat oude en nieuwe installaties gedurende de transitieperiode soms beide operationeel zijn. In dat geval is er tijdelijke additionele geluidsruimte nodig, om de periode van transitie te overbruggen. Voor de waterstofeconomie en de productie van groene brandstoffen is naast fysieke ruimte ook structureel additionele risicoruimte nodig.
Om decarbonisatie, de bouw van een nieuwe energiestructuur en circulaire economie in haven- en industriegebieden mogelijk te maken, zijn wij bereid om risicoruimte beschikbaar te maken op plekken waar deze verruiming verantwoord mogelijk gemaakt kan worden. Om installaties te bouwen voor energie- en circulaire transitie, werken wij samen om tijdig voldoende tijdelijke geluidsruimte beschikbaar te maken. Deze stappen zijn nodig voor onze ambitie om te komen tot een snelle en ambitieuze transitie in onze haven- en industriegebieden.

Westpoort

Om Westpoort optimaal bij te laten dragen aan deze energietransitie is het belangrijk om milieuruimte die vrijkomt, o.a. door te investeren in schonere technieken, in te zetten voor het inpassen van onderdelen van energietransitie. Dit vraagt om meer flexibiliteit van bestaande milieucontouren in het westelijk deel van het havengebied.

De energietransitie in het NZKG



De meest risico-gevende ontwikkelingen op het gebied van hernieuwbare energie worden bij voorkeur geconcentreerd aan de westzijde van het havengebied (rond de Afrikahaven en Amerikahaven). De absolute omvang van de milieuruimte die nodig is voor economische transitie kan nog niet worden berekend, omdat de exacte verschijningsvormen van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie nog niet zijn uitgekristalliseerd. Het is daarom enerzijds van belang om in Westpoort voldoende flexibiliteit te behouden voor toekomstige ontwikkelingen. Anderzijds moet er voldoende aandacht zijn voor een gezonde leefomgeving voor de naburige gebruiksfuncties rondom Westpoort en de woningbouwopgaven in deze gebieden. Zoals bij transformatie van het havengebied ten oosten van de A10 er rekening gehouden moet worden met de geluidsruimte voor bedrijven die net buiten deze transformatiegebieden liggen (conform het geluidverdeelplan), voor bedrijven in de Coen- en Vlothaven en voor bedrijven ten westen van de A10.

Inzetten op een snelle realisatie van de energietransitie in Westpoort leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving, en vormt daarom indirect ook een sleutel voor toekomstige woningbouwambities in de Achtersluispolder en Hembrugterrein Zuid (Zaanstad), en voor de tweede fase van Haven-Stad (Amsterdam). Om hier op termijn toe te komen wordt de A10 de toekomstige oostelijke grens van Westpoort.[42] Port of Amsterdam houdt rekening met de ontwikkeling van Haven-Stad en tevens houden de ontwikkelingen in Haven-Stad rekening met de benodigde milieuruimte van de bedrijvigheid aan de westkant van de A10.[43] Ook aan de oost- noord- en zuidzijde moeten de haven en stad rekening met elkaar houden. Hierdoor ontstaat tussen haven en stad een proces van wederzijdse inspanningsverplichtingen, waarmee gaandeweg condities voor een gezonde leefomgeving verbeteren op het grensgebied van (beoogde) woningbouwlocaties en het haven- en industriegebied.

Additionele risicoruimte Westpoort
Door de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 krijgen milieubelastende activiteiten van rechtswege aandachtsgebieden (omgevingsveiligheid). Veel activiteiten gelieerd aan de energietransitie brengen aandachtsgebieden voort. Vanwege het intensief ruimtegebruik in het NZKG is het nodig dat de gemeenten in het NZKG niet bij voorbaat nieuwe (gemeentegrensoverschrijdende) aandachtsgebieden uitsluiten.

Voor Westpoort werken provincie, gemeenten, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en het havenbedrijf op dit moment aan de actualisatie van het omgevingsveiligheidsbeleid. De verwachting is dat met name aan de westzijde van Westpoort additionele ruimte nodig zal zijn op gebied van externe veiligheid. Deze verruiming voert over de gemeentegrens van Amsterdam, daarom vraagt de borging van deze verruiming medewerking[44] van aangrenzende gemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad. Naast de verwachte plaatsgebonden risico-contouren zijn de ligging en de acceptatie van aandachtsgebieden een aandachtspunt voor de gemeenten in het NZKG. Door deze verruiming kan vrij beschikbare ruimte aan de westkant van Westpoort intensiever worden benut en daarmee wordt ruimte bespaard. Zonder toevoeging van additionele risicoruimte, heeft het haven- en industrieterrein minder fysieke ruimte beschikbaar voor transities. Daardoor zou de vraag naar uitbreiding van haven- en industriegebied opportuun kunnen worden.

Additionele risicoruimte voor transitie



Geluid Westpoort
Voor geluidsruimte wordt in Westpoort gewerkt vanuit het Geluidverdeelplan Westpoort. In het kader van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie is het belangrijk dat de huidige geluidsruimte beschikbaar blijft voor de industrie in Westpoort. Bij transformatie van het havengebied ten oosten van de A10 moet voldoende rekening gehouden worden met de geluidsruimte conform het geluidverdeelplan. Door middel van het geluidsverdeelplan worden geluidsintensieve bedrijven midden op het bedrijventerrein gepland en minder geluidsintensieve bedrijven aan de randen. Hierdoor wordt de impact van geluid op de leefomgeving zo veel mogelijk tegengegaan.

IJmond
Voor de waterstofroute van Tata Steel zijn in de toekomst binnen het terrein van Tata Steel aanpassingen nodig op het gebied van externe veiligheid (risicoruimte). Dit is nodig voor de transitie van Tata Steel en de bouw van nieuwe installaties. De gemeenten in de IJmond (Beverwijk, Heemskerk en Velsen) onderzoeken via het Bestuurlijk Overleg Industrie en Gezondheid wat er op het gebied aan milieuruimte nodig is en met welke tijdsfasering, om de gewenste snelle transitie van Tata Steel richting verduurzaming en een gezonde leefomgeving in te zetten.

5.1.4 Ruimte intensivering haven- en industriegebieden
Binnen de regio is de vraag naar haventerreinen en droge terreinen door de jaren constant. Al jaren, in ieder geval vanaf de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 (uit 2013), is intensivering van ruimtegebruik in de haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied het uitgangspunt voor terreinen in gebruik en bij uitgifte van terreinen. Daarnaast worden in het havengebied sinds 2008 geen nieuwe olieterminals uitgegeven, worden kolen uitgefaseerd en wordt actief meervoudig ruimtegebruik gestimuleerd daar waar mogelijk. Transitie gedreven komen op de langere termijn terreinen vrij, maar gedurende de transitieperiode is naar verwachting extra ruimte nodig. Dit komt doordat de ruimtevraag voor nieuwe energie vooruitloopt op de uitfasering van de fossiele brandstoffen, om op die manier energie- en leveringszekerheid te kunnen blijven garanderen.

Teneinde de ruimte zo effectief mogelijk te kunnen benutten en ook de ondersteunende nautische en energie infrastructuur optimaal te gebruiken, focust de Amsterdamse haven zich op havengebonden bedrijvigheid en activiteiten gericht op de energietransitie. Voor overige activiteiten dient elders in de regio ruimte gevonden te worden.

Intensivering vindt niet alleen plaats op het land, maar ook op het water ten aanzien van de nautische ruimte. Vanuit verduurzaming blijft het altijd de wens om vervoer vanaf de weg te vervangen door vervoer over het spoor en water. Dit draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, maar levert aanvullende druk op spoor en water. Voor de nautische ruimte betekent dat aanvullende claims voor wacht- en ligplaatsen voor de zee- en binnenvaart.

In de IJmond is er voor de opgaven van de offshore veel kaderuimte nodig voor het realiseren windparken en de ambities van wind op zee. Kaderuimte is daar zeer schaars. De kades die er wel zijn willen we mede daarom zo efficiënt en effectief mogelijk inzetten, zoals de kades van de Grote Hout in Velsen Noord, en de Pijp in Beverwijk. Om deze de komende jaren beter te gebruiken is een investering in de kades gewenst, waardoor meer kadegebonden ruimte in deze regio beschikbaar komt.

In het Noordzeekanaalgebied is er alléén voldoende ruimte in onze haven- en industriegebieden als wij de volgende principes in acht nemen:

a. Alle beschikbare ruimte in de haven- en industriegebieden wordt optimaal en intensief benut en ongebruikte kades, zoals in de IJmond (Grote Hout en de Pijp), worden hersteld. Daarom blijft deze regio werken aan het ontwikkelprincipe van ruimte-intensivering, zoals in de Visie NZKG 2040 is ingezet, om de bestaande haven- en industriegebieden van Westpoort en IJmond optimaal te benutten voor de benodigde bedrijvigheid.
b. Vrijkomende ruimte in haven- en industriegebieden wordt op tijd beschikbaar gemaakt. Dit is niet vanzelfsprekend. Vrije ruimte in haven- en industriegebieden inzetten voor gewenste transities vraagt soms om publieke controle over deze vrije ruimte. Met een sterke grondpositie heeft de Port of Amsterdam daar grotendeels controle over, deze controle is echter niet aanwezig in de IJmond met voornamelijk privaat grondeigendom. Voor het tijdig beschikbaar maken van voldoende ruimte voor de gewenste transities kan publieke sturing een passend instrument zijn. Rijk en regio werken dan samen aan het tijdig realiseren van nationale opgaven. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 6 'Samenwerking'.
c. Na een ruimtelijk efficiënte transitie van Tata Steel, waarmee de leefomgeving wordt ontlast, kan het Tata Steel-terrein intensiever ingezet en benut wordt voor meer dan alleen staalproductie. Hoe dit vorm gaat krijgen is op dit moment nog niet duidelijk. Rijk en regio werken nu bij de Averijhaven aan de realisatie van de Energiehaven met ruimte voor de offshore voor het bouwen van windparken op zee.
d. Inzet van verdere transformatieplannen van havengebieden voor woningbouw in de regio zijn het resultaat van een gezamenlijke gecoördineerde strategie. De afgelopen 10 jaar is in het Noordzeekanaalgebied stevig ingezet op transformatieplannen voor woningbouw. Een klein deel van al deze ambities voor transformatie wordt nu al gerealiseerd. Als de komende jaren te snel nieuwe delen in realisatie worden genomen, dan verplaatsen te veel havengebonden bedrijven zich naar de beperkte resterende vrije ruimte in de haven- en industriegebieden. Dan komt de energie- en circulaire transitie in het gedrang. De formule die in dit ontwikkelperspectief verder wordt uitgewerkt is om in de haven- en industriegebieden eerst de onderdelen in te brengen voor de nieuwe hoofdstructuur voor groene energie (elektra en waterstof) en een heldere strategie te maken voor de circulaire ontwikkeling. Stappen voor verdere transformatie van havengebieden worden om de vier jaar, bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief, gezamenlijk gecoördineerd en verder gebracht.
e. Tijdige realisatie van de energiehoofdinfrastructuur is noodzakelijk voor de gewenste transitie. Nu al lopen bedrijven tegen de beperkingen aan van een overbelast elektriciteitsnet. Zowel op hoog- als ook middenspanningsniveau is sprake van congestie. Ook de landelijke waterstof infrastructuur ('backbone') dient uiterlijk in 2028 gerealiseerd te zijn. Aanvullend wordt gewerkt aan een lokaal distributienet voor waterstof in de Amsterdamse haven. Ook de infrastructuur voor CO_2-afvang en hergebruik (Carbon Capture Storage and Usage CCUS) is van belang. CO_2 is immers een belangrijke bouwsteen voor de circulaire chemie in de regio. Ook de koppeling met het regionale warmtenet zal helpen om industriële restwarmte (bijv. van electrolysers) te benutten.

Energiehaven plus



5.1.5 Realisatie Energiehaven met ambitie voor doorgroei

Energiehaven
De Energiehaven maakt deel uit van onze inzet op bestaand haven- en industrieterrein intensiever te gebruiken. Het baggerdepot in de voormalige Averijhaven en een deel van het Tata Steel-terrein worden, indien haalbaar, ontwikkeld tot Energiehaven. De nieuw te ontwikkelen haven is cruciaal bij de bouw van windparken op de Noordzee. De komende jaren worden steeds meer windparken gebouwd op de Noordzee en de Energiehaven is een belangrijke uitvalsbasis voor de aanleg en het onderhoud daarvan. Zo biedt de nieuwe Energiehaven de mogelijkheid om de bouw van de windparken Hollandse Kust (west) en IJmuiden Ver voor de Hollandse kust te ondersteunen. Ook speelt de Energiehaven een belangrijke rol in de gewenste ruimte-intensivering en het versterken van de haveninfrastructuur in de regio. Er is al onderzoek gedaan naar de milieu-impact van de aanleg van de Energiehaven, via een Milieueffectrapportage. Uitgangspunt was hierbij dat het binnen de bestaande milieukaders moet passen. De rapportage toonde aan dat het plan haalbaar is. Het ministerie van IenW, de provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Tata Steel, Zeehaven IJmuiden en Port of Amsterdam hebben een convenant ondertekend voor de verdere uitwerking door het consortium om te komen tot realisatie van de Energiehaven.

Rijk en regio werken de komende jaren samen richting een gezamenlijke investeringsstrategie. Voor de behoefte van de offshore aan geschikte kade- en kavelruimte kunnen ook investeringen in herstel en onderhoud van kades, zoals bij de Pijp (Beverwijk) en Grote Hout (Velsen) een bijdrage leveren. Om meer ruimte te maken op kades in de Zeehaven IJmuiden kunnen HIRB-subsidies (Herstructurering en intelligent ruimtegebruik bedrijventerreinen) van de provincie Noord-Holland een groot verschil maken om de onrendabele top van opstallen van droge bedrijven af te waarderen. Omdat de Europese Commissie voor de IJmond staatsteun weer mogelijk heeft gemaakt[45] mag de provincie Noord-Holland dergelijke HIRB-subsidies weer verlenen, net zoals in het verleden.

Energiehaven Plus (tweede fase)
In het verlengde van de inzet op de Energiehaven, liggen er voor de lange termijn kansen om hierop voort te bouwen. De transitie van Tata Steel brengt diverse wijzigingen in het ruimtegebruik van het Tata Steel-terrein met zich mee. Er zullen nieuwe productie assets en energie-infra worden gebouwd, terwijl andere assets worden verplaats of gesloopt. Aangezien Tata Steel deze plannen momenteel uitwerkt is het eindplaatje nog niet te schetsen. Eventueel vrijkomende ruimte zou, in goed overleg met Tata Steel en de omgeving, kunnen worden ingezet in lijn met het ontwikkelperspectief. Benutten van deze ruimte volgt uit ons ontwikkelprincipe om de beschikbare ruimte in haven- en industriegebieden intensief te benutten en om uitbreiding in het landschap te voorkomen. Om in het Noordzeekanaalgebied voldoende ruimte beschikbaar te maken voor de energietransitie, is het op termijn, na de transitie van Tata Steel, kansrijk om ook beschikbare delen van dat terrein hiervoor in te zetten, zoals aanlanding van een aantal kabels voor windparken, import van waterstof en/of productie van waterstof. Al deze onderdelen moeten op termijn worden verkend of en zo ja, in welke vorm deze op het terrein passen, rekening houdend met randvoorwaarden voor een gezonde leefomgeving van omwonenden.

De Energiehaven Plus is een groeistrategie voor de langere termijn (een tweede fase), die pas gerealiseerd kan worden na transitie van Tata Steel en het realiseren van de basis-Energiehaven. De

Energiehaven-Plus heeft een aantal strategische voordelen die samenhangen met meerdere transitie-opgaven. Voor Rijk en regio geven die aanleiding om de Energiehaven Plus, als groeistrategie voor de toekomst, gezamenlijk verder te verkennen:

- *Ruimte-intensivering*. De Energiehaven Plus is een groeistrategie landinwaarts. Uitbreidingsruimte kan deels worden gevonden in de ruimte die nu gebruikt wordt voor steenkoolopslag. Indien deze ruimte vrijkomt, door omschakeling naar gas en waterstof, kan deze ruimte intensiever worden gebruikt voor nautische functies en onderdelen van de energietransitie, zonder inbreuk te maken op ander landschap en zonder groene gebieden te verharden.
- *Economische synergie*. Bij verdere ontwikkeling van de Energiehaven Plus kan worden ingezet op economische synergievoordelen. Staalproductie levert restwarmte. Deze restwarmte kan worden ingezet voor waterstofconversie die nodig is waterstof veilig te transporteren.[46]
- *Maatschappelijk rendement*. Met het vergroten op termijn van de ambitie van de Energiehaven naar een Energiehaven Plus kan met de investering in de energiehaven meer maatschappelijke waarde worden gerealiseerd. Als onderdeel van de ruimte intensivering dragen de Energiehaven en de Energiehaven Plus bij aan het behoud van groen landschap, en het benutten van dit ruimte voor klimaatadaptatie op andere locaties in het Noordzeekanaalgebied.
- *Klimaatrobuust*. De ligging van de Energiehaven Plus, ten westen van de zeesluis in IJmuiden, is vanuit klimaatverandering en logistiek perspectief robuust en van strategisch belang. In tijden van droogte is het belangrijk om een te grote instroom van zout zeewater in het kanaal te voorkomen. Voor de waterkwaliteit in het Noordzeekanaal is dat een groot voordeel om in te zetten in deze haven.

Al deze mogelijke voordelen van de Energiehaven Plus moeten de komende jaren nader worden verkend, en uiteraard verder besproken met bewoners en andere belanghebbenden. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- *Leefomgeving.* Door veranderingen in de bedrijfsvoering van Tata Steel kan onderzocht worden of delen van het terrein van Tata Steel in de toekomst breder kunnen worden ingezet, mits dit geen negatieve impact heeft op de leefomgeving. Het is in het kader van intensief ruimtegebruik verstandig en logisch om te onderzoeken of en in hoeverre bestaand bedrijfsterrein intensiever kan worden benut.
- *Integrale aanpak IJmond.* Intensiever ruimtegebruik levert ook dilemma's op ten aanzien van milieubelasting en daarmee voor een gezonde leefomgeving. Voor de Energiehaven Plus zal te zijner tijd de MER-procedure doorlopen worden. Die zal meer inzicht bieden. De IJmond is nu overbelast door een stapeling van milieueffecten. Toevoegen van functies mag niet leiden tot meer overlast. Inpassing moet gepaard gaan met een verbetering van de leefkwaliteit en een gezondere leefomgeving.
- *Scheepvaartinfrastructuur.* Plannen voor extra havenactiviteiten moeten uiteraard ook getoetst worden aan de scheepvaartinfrastructuur en het waterbeheer. Punten als onderhoud van het kanaal, de schutmogelijkheden, bereikbaarheid van de haven en de veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de vaarwegen en het sluizencomplex zijn daarbij randvoorwaarden (die volgen uit Scheepvaartverkeerswet).

5.1.6 Gemeenschappelijke afstemming over tempo transformatieprojecten

In deze regio worden de komende jaren veel woningen gebouwd, deels via transformatie van haven- en bedrijventerreinen, deels via stedelijke vernieuwing van bestaande wijken. Transformatie plannen van haven- en industriegebieden raken mogelijk andere ambities, zoals de energietransitie en ontwikkeling van circulaire economie. Om te zorgen dat voor alle opgaven voldoende ruimte is, is regionale afstemming nodig over de volgorde en het tempo van transformatieplannen voor woningbouw. Voor stedelijke vernieuwing, een richting die al in de Verstedelijkingsstrategie MRA is ingezet, agendeert dit ontwikkelperspectief voor de IJmond een extra inspanning.

Een deel van transformatieplannen voor woningbouw zijn al in uitvoering. Dit betreft: de eerste fase Haven-Stad[47], Hembrug Noord Zaanstad, en Spoorzone Beverwijk West. De volgende projecten zijn in voorbereiding of worden de komende jaren verwacht: Spoorzone Beverwijk Bazaarterrein; Sluiskwartier Zaanstad (deel van Achtersluispolder) en Zuiderhout Zaanstad. Dit zijn de projecten waar verlies van haven- en bedrijventerrein mogelijk is en zich goed verhoudt tot de ruimtelijke opgaven van andere ambities. Deze projecten worden uitgevoerd of in voorbereiding genomen.

Voor de langere termijn liggen er ook op andere delen van de haven- en industriegebieden plannen voor transformatie naar een gemengd stedelijk gebied met woningbouw. Hiervoor is regionale afstemming nodig in relatie tot de vordering van andere opgaven, zoals de implementatie van de energietranstie en de ruimtelijke behoefte aan circulaire economie. Bij iedere actualisatie van het ontwikkelperspectief worden verdere stappen voor transformatie van haven- en industriegebieden voor woningbouw gezamenlijk in regionaal verband genomen. Voor verdere transformatie van droge bedrijventerreinen is een beoordeling nodig op een groter schaalniveau, dat van de Metropoolregio Amsterdam. De metropoolregio bereid hiervoor een MRA Bedrijventerreinenstrategie.

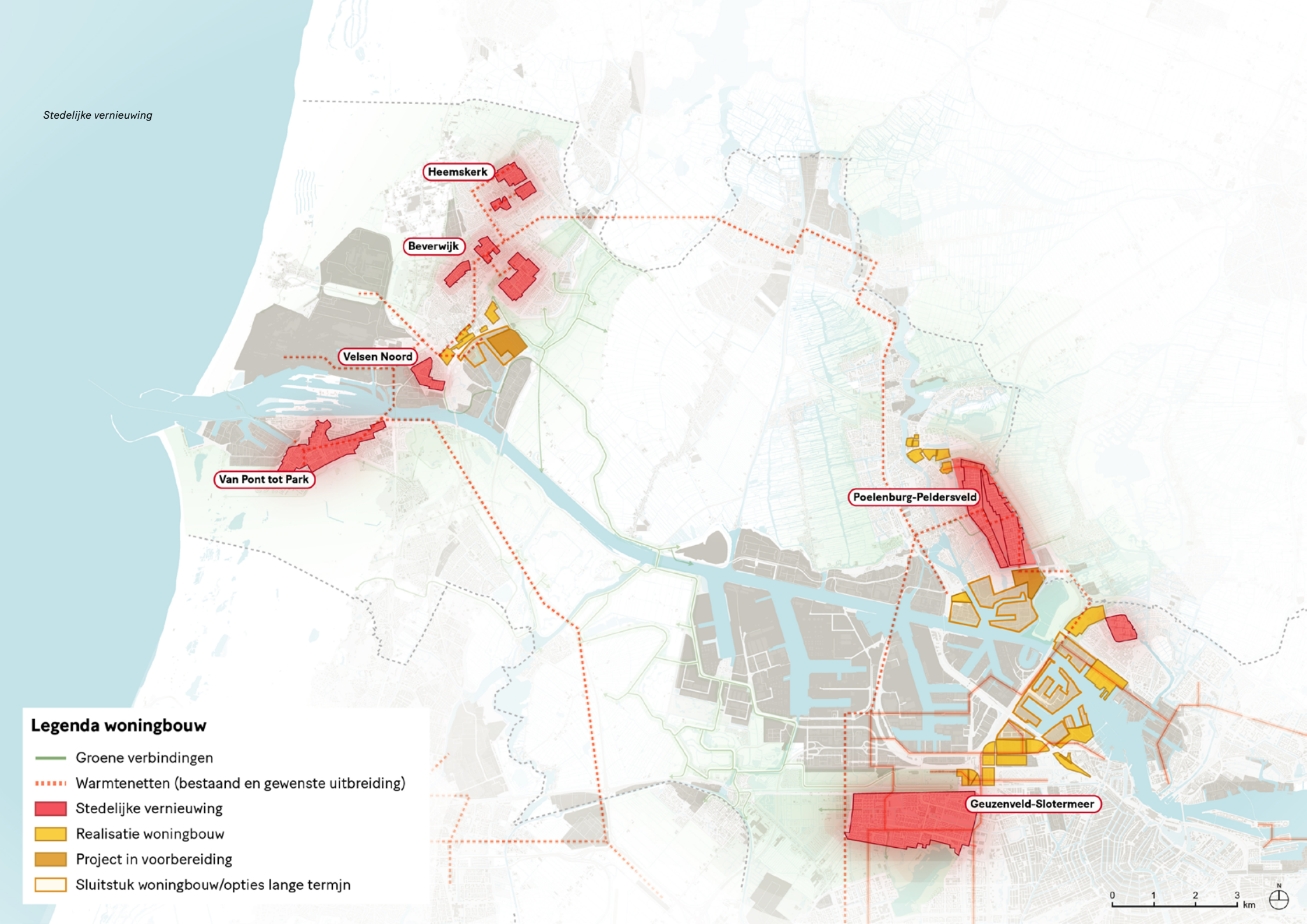
Het opofferen van industrieterrein is logisch vanuit de woningbouwopgave en de nieuwe gemengde woon-werkgebieden zijn van economische waarde. Maar deze ambitie voor verdere transformatie voor woningbouw moet in balans zijn met de bijzondere vestigingsvoorwaarden (kades, diep water, hoge milieucategorie) die voor de havenindustrie en de transities nodig zijn, en in de haven- en industriegebieden te vinden zijn. Randvoorwaarde voor verdere transformatie is dat gebiedsontwikkelingen afgestemd worden op bestaande en benodigde milieuruimte van de haven, en dat de fasering past bij de benodigde milieuruimte van bedrijven. Dat vraagt om innovatief ontwerp, (bouw)technische voorzieningen en goede communicatie naar nieuwe bewoners bij de gebiedsontwikkeling. Zoals beschreven in de milieueffectrapportage (MER) bij de Ontwikkelstrategie Haven-Stad hoort daar ook bij dat op sommige milieuaspecten de belasting op de woon- en leefkwaliteit relatief hoog zal zijn en dat daarvoor op andere aspecten compensatie moet worden gezocht.

5.2 Gezondere leefomgeving

Werken aan een gezondere leefomgeving is een topprioriteit in het Noordzeekanaalgebied. Onze ambitie voor een gezonde leefomgeving benaderen we vanuit twee invalshoeken:

- Gezondheidsbescherming: hiervoor werken wij vanuit de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord.
- Gezondheidsbevordering: dit vraagt om een kwaliteitsimpuls

Stedelijke vernieuwing



aan onze sociale en fysieke leefomgeving. Dit bevorderen wij door gebiedsontwikkeling van stad en landschap. Onze woningbouw draagt bij aan de sociale en fysieke kwaliteit van de leefomgeving.

5.2.1 Samenwerken vanuit het Schone Lucht Akkoord

Provincie, gemeenten[48], partners en omgevingsdiensten werken aan het beperken van uitstoot van vervuilende stoffen in alle relevante sectoren, conform het Schone Lucht Akkoord[49], binnen wettelijke mogelijkheden. De energietransitie van fossiele naar niet-fossiele energiebronnen kan de komende jaren een grote bijdrage leveren aan een verbetering van de luchtkwaliteit, zowel in de IJmond als in Westpoort. Inzetten op toepassing van schonere technieken is de richting waaraan partijen, overheden en bedrijfsleven samen kunnen bijdragen. Dat kan enerzijds door innovaties te stimuleren en door samenwerking en afstemming tussen overheden en bedrijfsleven. Anderzijds is voor een gezondere leefomgeving ook aanscherping nodig in normstelling en vergunningverlening om een gezondere leefomgeving voor omwonenden te realiseren.

IJmond

Industrie, scheepvaart en mobiliteit zorgen in de IJmond voor economische groei en werkgelegenheid en tegelijk ook voor vervuiling en hinder. Dat heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit. In de IJmond voldoet de leefomgeving aan de huidige geldende wettelijke milieunormen voor bijvoorbeeld fijnstof (immissie) en geluid. Toch is het een zwaar belast gebied met negatieve effecten op de gezondheid. Recente onderzoeken van het RIVM tonen aan dat werken aan een gezondere leefomgeving een belangrijke en urgente opgave is.[50]

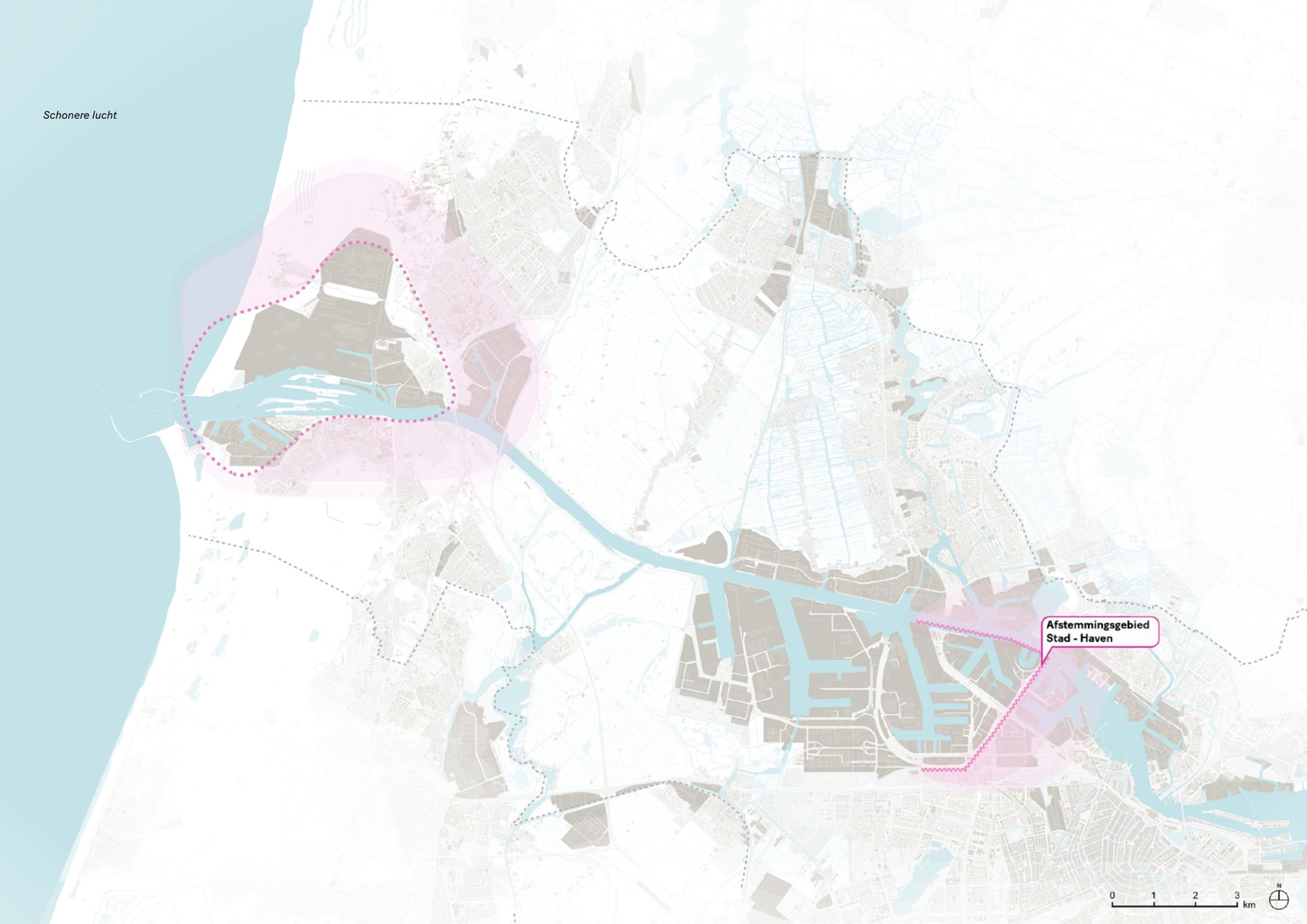
Een van de meest urgente opgaven inde IJmond is de transitie van Tata Steel. Hiertoe werken provincie, gemeenten, Tata Steel en omgevingsdiensten samen op basis van het Programma Tata Steel 2020-2050. Realisatie van een snelle transitie van Tata Steel is de gezamenlijke inzet van de maatwerkafspraken die in voorbereiding zijn tussen Rijk en Tata Steel, waarbij ook de provincie Noord-Holland en de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen betrokken zijn.

Om tot snelle verbeteringen te komen in de IJmond is het Rijk in gesprek met Tata Steel om tot maatwerkafspraken te komen voor verduurzaming en snelle reductie van belastende emissies. De inzet, een snelle transitie van Tata Steel, is de richting waar bedrijf en regio dezelfde kant op willen. Dit vraagt om gemeenschappelijke afspraken om fasering die nodig is voor verbouwing tijdig in te voeren.

Westpoort

De verwachting is dat de luchtkwaliteit rond Westpoort als gevolg van de energietransitie (en daarmee de afname van fossiele verbrandingsprocessen) zal verbeteren. Om Westpoort optimaal bij te laten dragen aan deze energietransitie is het belangrijk om milieuruimte die vrijkomt, onder andere door te investeren in schonere technieken, te benutten voor milieuruimte (geluid en risicoruimte) die nodig is voor de energietransitie. Dit vraagt om meer flexibiliteit van bestaande milieucontouren in het westelijk deel van het havengebied (zie hiervoor paragraaf 5.1.3).

Schonere lucht



5.2.2 Verbeteren instrumentarium voor een gezondere leefomgeving

Om bewoners te beschermen tegen schadelijke emissies wordt door de omgevingsdiensten in het Noordzeekanaalgebied ingezet op het optimaal benutten van het VTH instrumentarium binnen de wettelijke mogelijkheden. Echter, om bewoners voldoende te beschermen tegen schadelijke emissies is het huidige instrumentarium en stelsel onvoldoende toereikend. In het Schone Lucht Akkoord[51] is afgesproken dat partijen toewerken naar de WHO-advieswaarden van 2005. Werken aan een gezondere leefomgeving betekent dat wetten, normen en onze instrumenten daarop zijn toegerust. De huidige wet- en regelgeving vraagt om verbetering, waarbij gezondheidskundige waarden meer als uitgangpunt worden genomen. Het Rijk wordt gevraagd hieraan bij te dragen door te kijken naar Europese en nationale regelgeving, om het stelsel van wet- en regelgeving de komende jaren te verbeteren en aan te scherpen. Een gelijk Europees speelveld is hierbij een aandachtspunt.

Verbetering van het stelsel begint met beter (digitaal) inzicht over milieuemissies in het gebied. Dat inzicht ontbreekt nu. De regio vraagt het Rijk regelgeving te maken om feitelijke emissies digitaal te verzamelen en te registeren. Op dit moment worden niet alle gegevens digitaal aangeleverd en geregistreerd. De feitelijk beschikbare milieuruimte is daardoor niet bekend. Dat maakt het in een zwaarbelaste omgeving als het Noordzeekanaalgebied problematisch om de grote transities in te passen.

Er is behoefte aan betere mogelijkheden om bedrijven via vergunningsvoorwaarden te bewegen om schonere technieken in te zetten, het uitfaseren van verouderde installaties en zo door besparing en verduurzaming efficiënter met beschikbare milieuruimte om te gaan. De beschikbare milieuruimte kan onder andere ingezet worden bij de gewenste transities. Daarvoor is beter juridisch instrumentarium nodig, bij voorkeur ingebed in Europese richtlijnen om het internationale level playing field te behouden.

- Rijk en regio zijn afwachting van een Europese richtlijn industriële emissies, die daarna doorgevoerd wordt in nationale wetgeving. De provincie en gemeenten zijn bevoegd gezag voor de bedrijven die onder deze richtlijn vallen en verantwoordelijk voor de vergunningverlening, toezicht en handhaving die door de omgevingsdiensten wordt uitgevoerd. De vergunningverlener heeft ruimte om normen te stellen binnen de emissierange van de ‘best beschikbare technieken’. Om met name de gezondheid zo stevig mogelijk te borgen, benutten de provincie en gemeenten het beschikbare VTH instrumentarium maximaal. Daarnaast versterken we de handhaving en besteden de provincies en gemeenten extra aandacht aan bedrijven die de grootste impact hebben op de leefomgeving en de gezondheid.
- Naast de Europese richtlijn industriële emissies is de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit relevant. Deze zal gewijzigd worden en meer in lijn worden gebracht met de advieswaarden van de WHO. Hierin is aandacht nodig voor lagere grenswaarden om in de toekomst de luchtkwaliteit te bevorderen.

Met behulp van de Europese richtlijnen voor industriële emissies en luchtkwaliteit moet het ook mogelijk worden om de vergunningsvoorwaarden voor bestaande installaties aan te scherpen, om verouderde installaties uit te faseren en te zorgen voor innovatie bij de industrie.

Op dit moment biedt het instrumentarium nog geen mogelijkheid om rekening te houden met de cumulatie van emissies van verschillende stoffen. Per stof kan de emissie binnen de normen blijven, maar opgeteld kan alsnog geen sprake zijn van een gezonde leefomgeving. In hoogbelaste gebieden, bijvoorbeeld waar haven- en industriegebieden en woongebieden elkaar raken, is er behoefte aan de mogelijkheid om een gebiedsgerichte aanpak te ontwikkelen waarin de normstelling rekening houdt met deze cumulatie van emissies. Ook dat kan bedrijven stimuleren om te zoeken naar schonere technieken. Bedrijven moeten ook ruimte krijgen om te innoveren.

Het Rijk wordt gevraagd om haast te maken met de uitvoering van eerdere toezeggingen op bepaalde milieuthema's. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het beschikbaar maken van stikstofruimte om de energietransitie te kunnen laten plaatsvinden.

Ten slotte, om een gezonde leefomgeving te bewerkstelligen is het noodzakelijk dat bij bouwontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied de interactie tussen de industriële (haven) activiteiten en de stedelijke omgeving wordt meegenomen in het stedenbouwkundig plan. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan het plaatsen van functies met grotere aantallen mensen op ruimere afstand van de industriële activiteiten.

5.2.3 Inzetten op stedelijke vernieuwing

Voor het realiseren van een gezondere en veilige leefomgeving is herstructurering / stedelijke vernieuwing een cruciale opgave in de wijken van het Noordzeekanaalgebied waar de kwaliteit van de leefomgeving achter is gebleven. Amsterdam en Zaanstad hebben al een aanpak van integrale gebiedsontwikkeling. In de IJmond ontbreekt deze nog.

Amsterdam Nieuw West: Geuzenveld en Slotermeer

De gemeente Amsterdam heeft de afgelopen decennia flinke stappen gezet in de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West, in het bijzonder in Slotervaart, Osdorp en delen van Geuzenveld. Deze wijken zijn significant verbeterd. Amsterdam zet deze aanpak, mede via het Nationaal Programma Samen Nieuw-West dat in maart 2023 is vastgesteld, nu door in Geuzenveld en Slotermeer. In 2019 heeft stadsdeel Nieuw-West daarvoor het gebiedsplan vastgesteld.

Zaandam Oost: Poelenburg en Peldersveld

In lijn met het Verstedelijkingsconcept MRA maakt Zaanstad de komende jaren werk van planvorming, in het kader van de integrale gebiedsgerichte aanpak in Poelenburg en Peldersveld. Deze wijken in het oosten van Zaandam vragen om een concrete verbetering van de leefbaarheid. Kansen ontstaan door verdichting, verduurzaming, een grotere diversiteit aan functies en een betere aansluiting op het verkeersnetwerk. Deze aanpak voor stedelijke vernieuwing sluit aan bij de Regio Deal ZaanIJ. Rijk en regio werken daarin samen voor meer werk, beter onderwijs en een groene en veilige leefomgeving in Poelenburg en Peldersveld in Zaandam en in Molenwijk en Tuindorp Oostzaan in Amsterdam-Noord.

Stedelijke vernieuwing van Poelenburg en Peldersveld verbindt de gebieds- en knooppuntontwikkeling rond treinstation Kogerveld aan de noordkant met de transformatie van Sluiskwartier aan de zuidkant. Zo ontstaat één corridor voor gebiedsontwikkeling. Met voldoende massa en een samenhangende aanpak ontstaat zicht op een substantiële versterking van het mobiliteitsnetwerk: een Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV ZaanIJ). Deze HOV-verbinding kan gaan functioneren als tweede backbone tussen Amsterdam en de Zaanstreek.

Verbetering van de leefbaarheid gaat zo samen met versterking van de positie van Zaanstad in de metropoolregio Amsterdam.

IJmond
Een vergelijkbare integrale gebiedsaanpak zoals Zaandam Oost en Amsterdam Nieuw West ontbreekt in de IJmond. Juist in de IJmond zou een dergelijke integrale aanpak effectief kunnen zijn. Er komen namelijk meerdere opgaven samen die om een integrale aanpak vragen, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het bouwen van woningen. Op kleiner schaalniveau wordt er gewerkt aan het project Pont tot Park (IJmuiden), Spoorzone Beverwijk West, Schrijversbuurt Heemskerk en de transformatie van het Bazaarterrein. Daarnaast werken woningcorporaties aan kleinschalige projecten om naoorlogse blokken te verduurzamen, en waar nodig sloop- nieuwbouw toe te passen waardoor woningen kunnen worden toegevoegd. Door deze versnipperde aanpak komen de benodigde randvoorwaarden onvoldoende in beeld en op de agenda van Rijk en regio. Deze randvoorwaarden moeten vanuit een groter schaalniveau worden onderzocht en geagendeerd. Daarbij valt te denken aan punten zoals mobiliteit, groene verbindingen, warmtenetten en landschappelijke versterking,

Gemeenschappelijke integrale aanpak voor de IJmond
Om van stedelijke vernieuwing een succes te maken is integrale samenhangende aanpak in de IJmond noodzakelijk. Gezien de omvang van de IJmondgemeenten in relatie tot de omvang van deze opgave, kan dit alleen tot een succes worden gemaakt met actieve steun van provincie en Rijk. Als onderdeel van het uitvoeringafspraken NOVEX-NZKG maken de IJmondgemeenten, provincie en Rijk een ruimtelijk plan, vergelijkbaar met het Nationaal Programma Samen Nieuw-West, wat in de fysieke leefomgeving nodig is om naoorlogse wijken nodig is. De gezamenlijke integrale aanpak van Rijk en regio voor de IJmond maakt ook duidelijk hoe Rijk en regio werken aan noodzakelijke bovenplanse investeringen voor de stapeling van stedelijke vernieuwing en woningbouwprojecten die de komende jaren in de IJmond worden ingezet. Voorbeelden zijn Pont tot Park, Spoorzone Beverwijk West, Schrijversbuurt Heemkerk en de transformatie van het Bazaarterrein.

5.3 Klimaatadaptieve landschappen

Zoals in hoofdstuk 4 is omschreven zal een toekomstbestendig Noordzeekanaalgebied vanuit het principe water en bodem sturend moeten handelen. Het ruimte scheppen voor water(beheer) vormt één van de grootste opgaven.

5.3.1 Het principe 'water en bodem sturend' als basis

Alle nieuwe ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied moeten rekening houden met de beperkingen en mogelijkheden van ons water- en bodemsysteem. Dit 'Ontwikkelprincipe Water en Bodem sturend' geeft hier voor het Noordzeekanaalgebied nadere invulling aan.

Tegengaan verzilting
Er wordt ingezet op het beperken van de zoutindringing, bijvoorbeeld door de selectieve onttrekking (het terugpompen van zout water naar zee) of nieuwe waterstaatkundige kunstwerken indien die in de toekomst nodig blijken te zijn om verzilting tegen te gaan.

Waterbeschikbaarheid
- Bij nieuwe installaties kunnen bijvoorbeeld technieken worden toegepast die minder water verbruiken en lozen dan de oude, te vervangen installaties.

- Om beschikbaarheid van zoetwater te vergroten kunnen Markermeer en IJmeer ingezet worden als reservoir;
- Laagwaardig gebruik van drinkwater (bijvoorbeeld als koelwater) moet worden beperkt. In het Noordzeekanaalgebied moeten we bovendien anticiperen op de waterbehoefte die volgt uit de transitie-opgaven. De energietransitie en de circulaire industrie hebben veel water nodig. Om de nieuwe functies mogelijk te maken, is het nodig om verder te besparen op het huidige gebruik van drinkwater en zoetwater, mogelijkheden voor toepassing van water van lagere kwaliteit en/of in te zetten op meer zelfvoorzienendheid van watervragers.

Waterkwaliteit
De waterkwaliteit te verbeteren door meer ruimte voor natuurontwikkeling (zoals voorzieningen voor vismigratie) en het beperken van koelwaterlozing en industrieel afvalwater. De Europese Kaderrichtlijn Water stelt dat het water uiterlijk in 2027 aan de normen voor chemische en biologische waterkwaliteit moet voldoen. In het Noordzeekanaal is met name ook de temperatuur van het water een precair onderdeel voor de benodigde waterkwaliteit.

Waterveiligheid
Voor het Noordzeekanaalgebied ligt er, samen met het Amsterdam-Rijnkanaalgebied een opgave om in de toekomst grote hoeveelheden water te bergen. De oppervlakte die daarvoor nodig is, is afhankelijk van de waterdiepte, maar zal minimaal 10 miljoen m^3 (vergelijkbaar met honderden hectares) omvatten. Daarom is het noodzakelijk om ruimte te reserveren voor waterberging. In welke vorm moet nader worden onderzocht. Zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van het kanaal is er in de toekomst waterberging nodig.
Grootschalige berging voor water zal pas op termijn nodig zijn. Wel is het belangrijk om daar nu al ruimte voor te reserveren, om in de toekomst voldoende ruimte beschikbaar te hebben. Door hierin richting te geven ontstaat meer zekerheid over het toekomstperspectief van deze en andere landschappen. Bovendien is het nu al een opgave om lokaal zo veel mogelijk water vast te houden en zo weinig mogelijk af te wentelen op het hoofdwatersysteem.

Aan de zuidzijde van het Noordzeekanaalgebied is de diepgelegen Houtrakpolder de enige polder waar in de toekomst waterberging georganiseerd kan worden zonder zeer ingrijpende maatregelen en investeringen. Er liggen geen lintdorpen, en het is geen Natura 2000-gebied waarin dat niet mogelijk zou zijn. De Houtrakpolder is wel onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Eventuele piekwaterberging in de toekomst zal uitwerkt worden aan de hand van de randvoorwaarden vanuit de natuur die hier ligt. Uitgaande van eerste ramingen van zo'n 10 miljoen m^3 kan de reservering van de Houtrakpolder ongeveer 30% van de ruimtelijke opgave opvangen. Eventuele piekwaterberging in de toekomst zal uitwerkt worden aan de hand van de randvoorwaarden vanuit de natuur die hier ligt.

Aan de noordzijde van het Noordzeekanaalgebied moet ook de komende jaren een gebied worden aangewezen. Provincie, gemeenten en waterschappen gaan de komende jaren op basis van samenwerking en inzichten van de in oprichting zijnde deelregio Centraal Holland in het Deltaprogramma aan de slag om ook hier een keuze voor de toekomst te maken.

Toekomstige waterbergingen kunnen dienen als watervoorraad om tekorten in droge periodes te voorkomen. Aanvullend kunnen veenweidegebieden bijdragen aan de opgave om meer water vast te houden in de bodem door het vergroten van de 'sponswerking'. Deze richting vraagt om overleg en gesprek met boeren die deze weides bewerken en beheren.

Reservering Houtrakpolder

In deze paragraaf wordt de Houtrakpolder beschreven als strategische optie voor de toekomst voor waterberging. Deze richting wijkt af van de bestaande reservering van de Houtrakpolder voor ontwikkeling van een havenbekken, maar met dit ontwikkelperspectief is deze nieuwe richting nog niet definitief.

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied draagt bij aan voorwaarden waarin ontwikkeling van de Houtrakpolder als havenbekken in de toekomst niet nodig is. Maar met een koersdocument is de bestaande reservering voor een mogelijk havenbekken in de Houtrakpolder nog niet verdwenen. Het schrappen van deze reservering als havenbekken is een bevoegdheid van de provincie Noord-Holland. De reservering is verankerd in de provinciale Omgevingsvisie (2018) die pas in 2028 wordt geactualiseerd. Tot die tijd blijft de reservering sowieso vigerend beleid.

Op basis van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt ingezet om de reservering los te laten na een succesvolle realisatie van het pakket van onderstaande onderdelen. Dat betekent dat in 2028 duidelijk moet zijn dat er:

- *voldoende nautische ruimte is in de haven en voldoende fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden (onder andere door ruimte-intensiveringen en de realisatie van de Energiehaven);*
- *voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) is vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;*
- *voldoende ruimte is voor de inpassing van de energietransitie en cruciale delen daarvan al in het landschap zijn ingepast, en versterking van het landschap hiervoor kan worden gerealiseerd;*
- *de Energiehaven is gerealiseerd en de Plus-ambitie voor later in de tijd door Rijk, regio en partners wordt gezien als een realistische ontwikkeling voor de lange termijn.*

Pas dan is de koers die nu wordt ingezet een zodanig succes dat deze regio gezamenlijk de provincie zal aanbevelen om de reservering voor het havenbekken in de Houtrakpolder te schrappen uit de Provinciale Omgevingsvisie. Of deze integrale koers succesvol is, wordt al eerder duidelijk bij de actualisatie van dit Ontwikkelperspectief over vier jaar (2027).

Let wel: als de reservering voor een havenbekken niet wordt opgegeven moet er binnen het Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal gebied ruimte worden gevonden voor een alternatieve grootschalige waterberging.

De strategische reserveringen voor waterbeheer vormen de belangrijkste (maar niet de enige) manier om meer ruimte voor water te maken. Ze geven invulling aan het principe om water zo mogelijk vast te houden in een gebied, als dat niet lukt te bergen in een daarvoor aangewezen gebied en pas als dat ook niet mogelijk is het af te voeren op het hoofdwatersysteem (via het Noordzeekanaal naar zee). Het zoveel mogelijk vermijden van nieuwe verharde oppervlakten en een klimaatadaptieve inrichting van bebouwde gebieden dragen ook bij aan meer ruimte voor het water. Met name de waterveiligheid is gediend bij dit type maatregelen.

Meer ruimte voor water betekent dat:

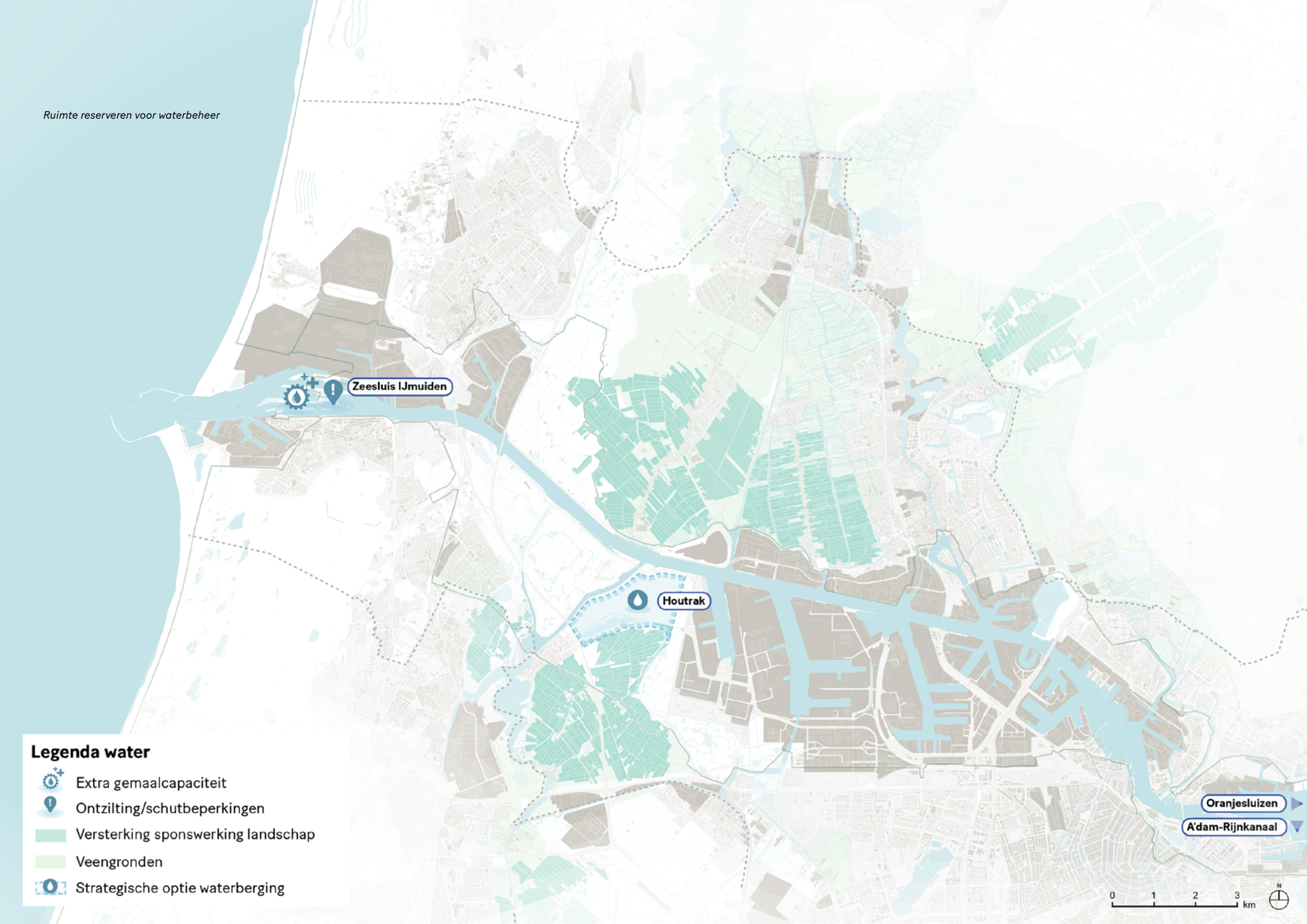
- gebieden met een grote waterbergende capaciteit in de bodem beter moeten worden benut voor het vasthouden van water, de zogenaamde sponswerking;
- het grondgebruik in gebieden waar de bodem daalt en in lager gelegen gebieden moet transformeren naar een gebruik dat een hogere grondwaterstand en een verdere verzilting van de bodem toelaat;
- lager gelegen gebieden een rol moeten gaan vervullen in het bergen van water;
- klimaatadaptieve maatregelen ook in stedelijk gebied en op bedrijventerreinen doorgevoerd moeten worden, zoals meer ruimte voor infiltratie in de bodem en maatregelen om water zoveel mogelijk vast te houden op gebouwen en terreinen.

Tot slot kan ook het vergroten van de afvoercapaciteit van het watersysteem bijdragen aan de oplossing. Bijvoorbeeld via extra pompen, richting Markermeer, Lek of Noordzee.

Randvoorwaarden aan andere opgaven
Onder invloed van de principes in de beleidsbrief Water en Bodem Sturend van het kabinet en snel voortschrijdend inzicht is de verwachting dat de randvoorwaarden voor water steeds nauwkeuriger geformuleerd kunnen worden. De richting is duidelijk. We spreken af dat nieuwe projecten in het Noordzeekanaalgebied ruimtelijk zodanig worden ingericht dat ze die richting zoveel mogelijk ondersteunen, ook als er nog geen harde juridische of beleidsmatige regels voor zijn gesteld. Dat betekent:

1. wateraanvoer en -afvoer oplossen in eigen gebied;
2. niet of onder strikte voorwaarden bouwen in kwetsbare gebieden;
3. klimaatadaptief en modulair ontwerpen van woningen, voorzieningen en bedrijven;
4. bij nieuwe ontwikkelingen anticiperen op overstromingen;
5. sturen op combinaties van ruimtevragende functies;
6. voldoende goed drinkwater is niet langer vanzelfsprekend;
7. beperken van lozen van koelwater in oppervlaktewater;
8. grootschalige elektrolyse op locaties waar (zoet) water voldoende beschikbaar is
9. ingevolge de KRW mogen ontwikkelingen in en rond het kanaal er niet toe leiden dat de chemische en ecologische toestand van het kanaal achteruitgaat.

Ruimte reserveren voor waterbeheer



5.3.2 Landschappen en ecologie versterken

Landschappelijk is er veel nodig om te komen tot sterke klimaatadaptieve en ecologisch waardevolle landschappen. De grote transitie van het landelijke gebied kan niet overal tegelijk. Het vraagt met name om samenspraak en samenwerking met de beheerders van ons landschap, veelal boeren die grote delen van ons groene landschap beheren en bewerken. Met de boeren als rentmeesters van onze groene gebieden zullen Rijk en regio gezamenlijk, de komende decennia een model moeten ontwikkelen waarin landbouw, ecologische versterking en landschapsbeheer samen komen.

In de context van een regionaal groenblauw netwerk dat in algemene zin om versterking vraagt, wordt ingezet op versterking van bijzondere landschappen. Agendering van landschappelijke versterking in onderstaande gebieden maakt koppelingen met andere opgaven:

- Landschappelijke versterking van de Wijkermeerpolder draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving in de IJmond en een gezondere leefomgeving. Het is onze ambitie om de kwaliteit van deze leefomgeving te verbeteren.
- Het landschap van de Houtrakpolder sluit aan op een toekomst waarin deze polder gaat bijdragen aan toekomstig waterbeheer en een verhoging van de ecologische waarde. Indien de Houtrakpolder hiervoor geschikt is, en aangewezen wordt, kan dit in combinatie met inspanningen die nodig zijn voor het versterken van het elektriciteitsnetwerk.
- Landschappelijk, recreatieve en ecologische versterking van de oost-west verbindingen tussen de grote aaneengesloten groengebieden. Deze verbindingen zijn van essentieel belang voor verschillende functies van het landschap zoals recreatie, biodiversiteit, waterhuishouding, waterkwaliteit, en klimaatadaptatie. Het gaat hierbij om groene verbindingszones tussen Nationaal Park Zuid-Kennemerland en het recreatiegebied Spaarnwoude.

Wijkermeerpolder

Het landschap versterken in de Wijkermeerpolder, in het bijzonder het verbeteren van groene verbindingen voor langzaam verkeer naar de wijken in de IJmond, is integraal onderdeel van onze aanpak om de kwaliteit van de leefomgeving in de IJmond te verbeteren. Deze doelstelling staat voorop. De IJmond beschikt in het westen over een prachtig strand-, duin- en recreatielandschap, maar aan de andere kant van de IJmond wordt toegang tot recreatief groen belemmerd door snelwegen, spoor en een druk haven- en bedrijventerrein. De Wijkermeerpolder heeft goede agrarische grond en is geschikt voor akkerbouw, groenteteelt en fruitteelt. Indien goed verbonden met de stedelijke omgeving draagt het verbeteren van de Wijkermeerpolder bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en bouwt het voort op kansen die in deze polder aanwezig zijn.

Door nabijheid van de IJmond kan de Wijkermeerpolder voorzien in de groeiende behoefte aan meer recreatief groen dat past bij toenemende verstedelijking en woningbouw. Beide functies, de agrarische en de recreatieve, komen bij elkaar in het perspectief van een gemeenschappelijke ‘tuin’ waar ruimte is om te boeren, voor groente- en fruittuinen in een omgeving met rust en geschikt voor recreatief verblijf.

Landschappelijke versterking van de Wijkermeerpolder met groene verbindingen moet onderdeel worden van de gezamenlijke integrale uitwerking voor de IJmond. Hiermee kunnen investeringen die nodig zijn onderdeel worden van een samenhangend

pakket met fasering om de kwaliteit van de leefomgeving in de IJmond te verbeteren.

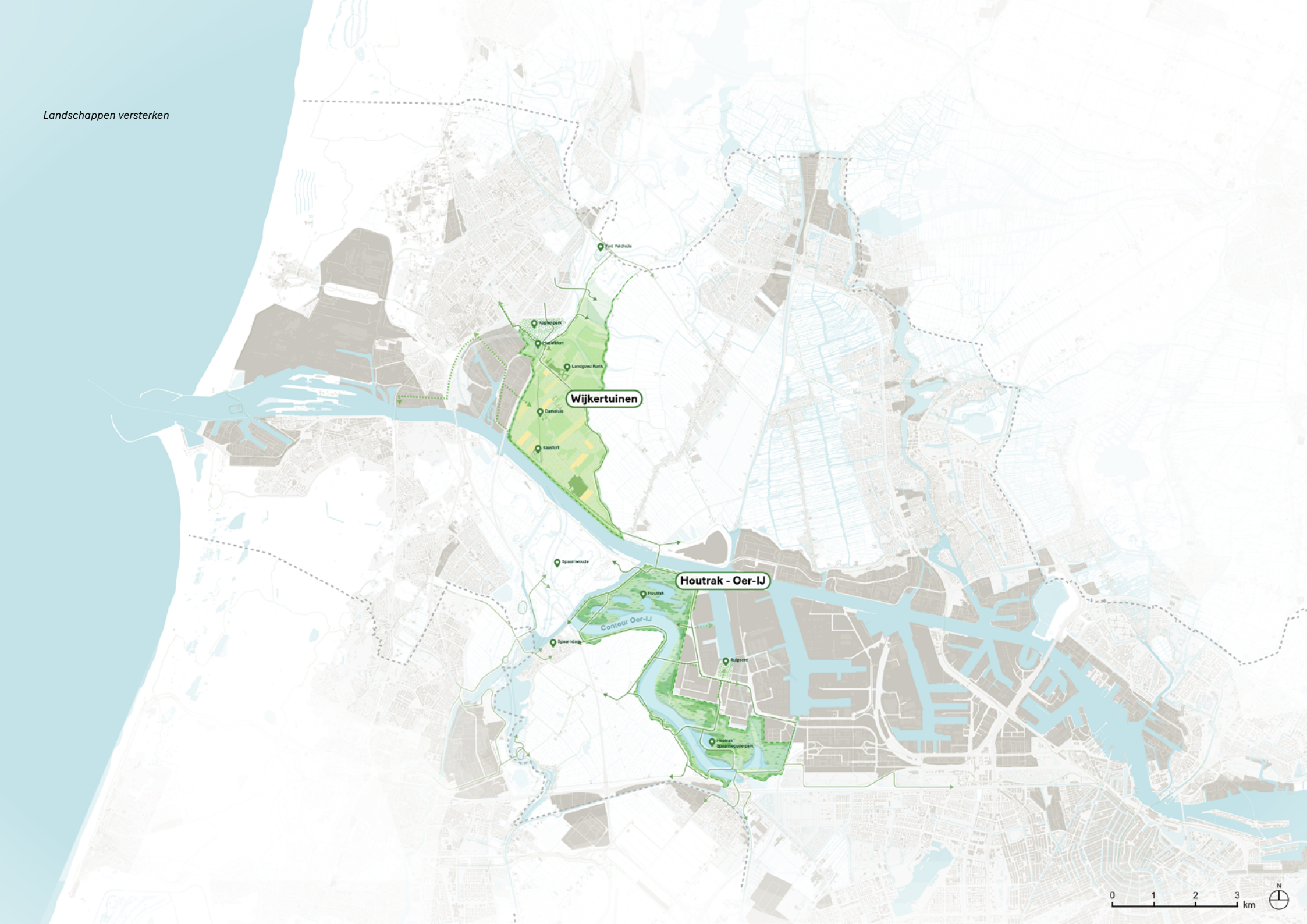
Houtrakpolder en zuidelijk Oer-IJ
Een toekomst waarbij de Houtrakpolder, als diepgelegen polder, ingezet kan worden voor waterbeheer om piekmomenten in ons watersysteem op te vangen, creëert koppelkansen met andere ruimtebehoeftes in het gebied. Daarbij valt te denken aan ecologische versterking, uitbreiding van groen recreatief gebied, en eventueel het versterken van het elektriciteitsnetwerk. Vanwege de nabijheid van de 380 kV hoogspanningsleiding kan de Houtrakpolder één van de plekken worden waar daar in de toekomst ruimte voor wordt gemaakt.

Versterking en herstel van het landschap in de Houtrakpolder begint bij de historie van het Oer-IJ. Voordat het Noordzeekanaal werd aangelegd, was het IJ een soms onstuimige zeearm die in dit landschap vrij spel had. In de grondstructuur van de Houtrakpolder is deze zeearm nog steeds zichtbaar.[52] De afgelopen jaren heeft Staatsbosbeheer aan de zuidkant van de Houtrakpolder een hoogwaardig verzilt en open landschap met water aangelegd. De noordzijde van de Houtrakpolder heeft behoefte aan ecologische versterking omdat de bossen te lijden hebben van de hoge grondwaterstand en verzilting. Versterking en vergroting van het verzilte landschap past bij de status van de Houtrakpolder als deel van het Natuurnetwerk Nederland, met een ecologie die gebaseerd is op brak water.

Energietransitie en landschap
Eventuele inpassing van transformatoren die nodig zijn om het elektriciteitsnetwerk te versterken kan de komende jaren ook een impuls te geven om het landschap te versterken. Om groene energie van windparken op land te laten aanlanden, en om te voorzien in de elektriciteitsbehoefte die voortkomt uit de opgave om de industrie te verduurzamen en de ambitie om groene brandstoffen te produceren in de Amsterdamse haven, wordt ruimte gezocht voor een aantal zeer grote transformatoren. Dit gaat om inpassingen van elk 20 à 25 hectare groot.

Het ministerie van EZK bereidt samen met de regio een regeling voor om gebieden waar windenergie van zee aan land komt te steunen op het gebied van leefbaarheid, fysieke leefomgeving, landschap en economische ontwikkeling. Bij inpassing van zo'n grote transformator kunnen er, als onderdeel van de doorwerking van wind op zee-ambitie, gelden worden vrijgemaakt voor landschappelijke versterking. Kortom, wanneer de Houtrakpolder de beste vestigingslocatie blijkt te zijn, dan kan voor de hierboven beschreven landschappelijke versterking, de komende jaren financiering worden gevonden vanuit dit steunfonds.[53]

Landschappen versterken



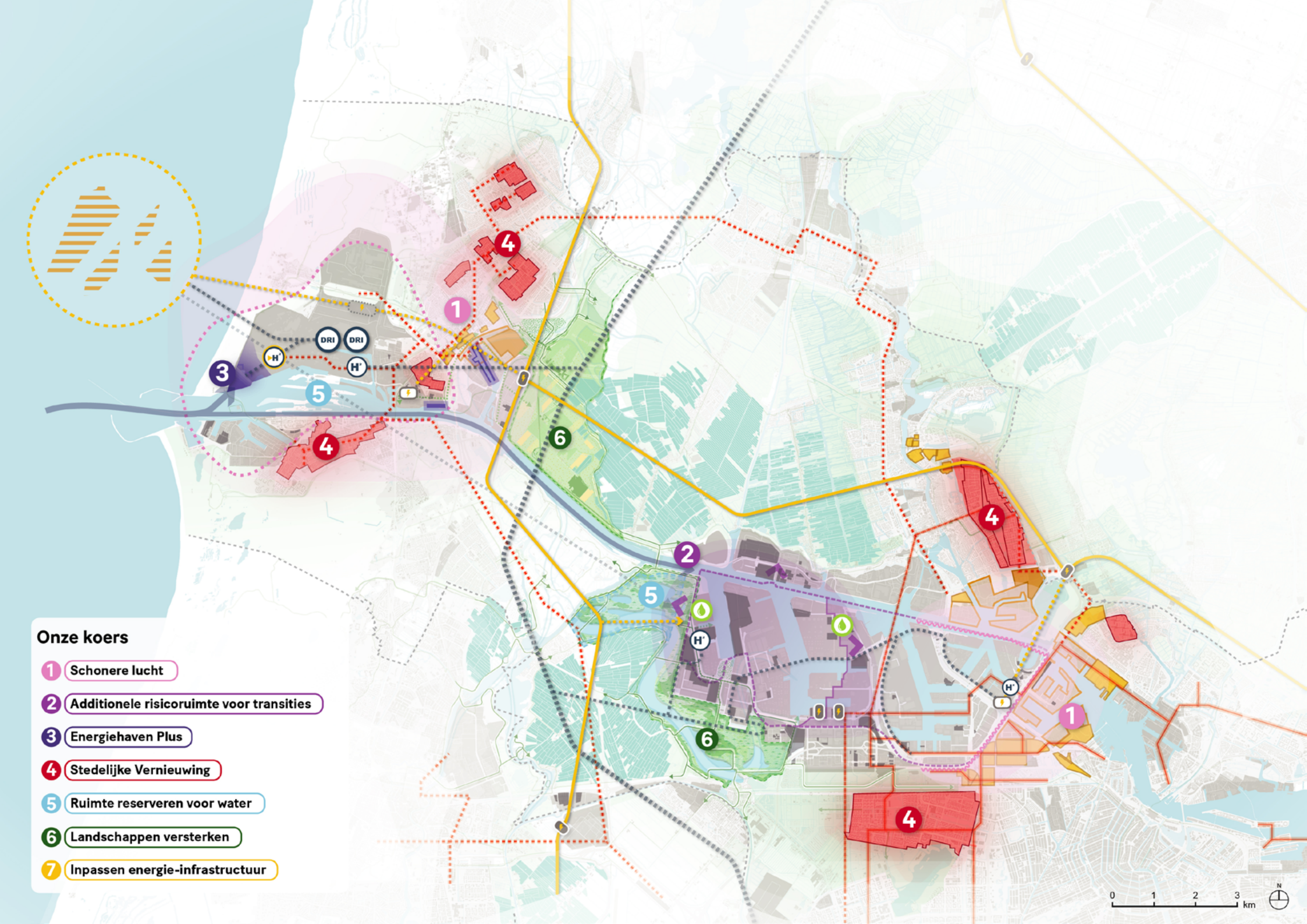
5.4 Eén koers, één gemeenschappelijk richting

Met deze koers zetten Rijk en regio zetten in op één integraal samenhangend pakket van sleutelrichtingen om de komende jaren verder uit te werken. Onderdelen die noodzakelijk zijn voor onze ambities krijgen prioriteit, maar deze gezamenlijke koers vraagt ook om eigen belangen op te geven als die in strijd zijn met andere opgaven.

Het Ontwikkelperspectief biedt voor iedere partij zowel zoet als zuur:

- Zo spant Tata Steel zich in tot een grote verbouwing om rond 2030 het eerste deel van de transitie richting verduurzaming en gezondere leefomgeving gerealiseerd te hebben. Tijdens dit proces worden al eerder concrete resultaten verwacht, gericht op een gezondere leefomgeving.
- De IJmond wordt gevraagd om samen met provincie en Rijk een integraal plan te maken voor de stedelijke vernieuwing van de naoorlogse sociale woningbouw. Waarmee ook de bovenplanse investeringen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving worden meegenomen.
- Het landschap gaat in transitie voor een versterking van water, ecologie en bodem, maar er worden ook offers gevraagd voor inpassingen van de energietransitie in het groene landschap. Deze inpassingen bieden echter wel een kans om op de betreffende locaties met aanvullende budgetten tot concrete landschappelijke versterking te komen.
- Voor de energie- en circulaire transitie in de haven- en industriegebieden zet de regio zich in voor additionele risicoruimte en indien noodzakelijk voor tijdelijke additionele geluidsruimte. Daarbij werken Rijk en regio gezamenlijk aan de realisatie van de Energiehaven, en wordt de ambitie onderzocht om deze ontwikkeling later op te plussen. Het realiseren van onderdelen van dit ontwikkelperspectief maakt dat de reservering voor een mogelijk havenbekken Houtrakpolder in de toekomst niet meer nodig is.
- Echter de reservering is nog steeds actief, en kan pas worden afgedaan na realisatie van het pakket van onderdelen van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.
- Alle nieuwe ontwikkelingen houden via het principe van water en bodem sturend rekening met kansen en toekomstige beperkingen van ons water- en bodemsysteem. Aan de noordzijde van het Noordzeekanaalgebied moet er nog aanvullend gebied voor toekomstig waterbeheer worden aangewezen.
- De hele regio verplicht zich om transformatieprojecten voor woningbouw in onze haven- en industriegebieden pas in te zetten zodra dit past in onze gezamenlijke overweging, regionale samenhang en bestuurlijk overleg.

Met deze koers slaan wij de komende jaren dezelfde richting in, en kan er door onze samenwerking de komende decennia méér maatschappelijke waarde worden gerealiseerd in het Noordzeekanaalgebied.


Onze koers
1 Schonere lucht
2 Additionele risicoruimte voor transities
3 Energiehaven Plus
4 Stedelijke Vernieuwing
5 Ruimte reserveren voor water
6 Landschappen versterken
7 Inpassen energie-infrastructuur
DRI
DRI
H'
H'
H'
H'
0
1
2
3
km
N

H6 Samenwerking



Het succes van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied valt of staat bij een goede regionale samenwerking en afstemming. Oplossingen voor de diverse opgaven kunnen alleen in samenhang en door samenwerking worden bereikt. De bestuurlijke- en netwerkorganisatie in het NZKG is robuust ingericht. Dat wil zeggen dat de opgaven in deze regio nu en in de toekomst goed en tijdig kunnen worden opgepakt.

Het Bestuursplatform NZKG vormt de kern van de regionale bestuurlijke samenwerking. Hierin zijn provincie, gemeenten en partners vertegenwoordigd en zit ook het Rijk aan tafel. En dat is relevant, omdat we zien dat er in de komende jaren hard gewerkt wordt aan diverse transities die niet alleen de regio aangaan, maar waarbij ook nationale opgaven worden opgepakt. Daarnaast vragen we het Rijk om via grondposities een sterkere positie in te nemen in het Noordzeekanaalgebied, om zo gezamenlijk te kunnen sturen op opgaven van nationaal belang.

Bestuursplatform NZKG
De regionale samenwerking in het NZKG bestaat al ruim dertig jaar. In het Masterplan van 1995 ging het voornamelijk om de groeikansen voor de haveneconomie. In 2013 is de Visie NZKG 2040 gezamenlijk vastgesteld en werd het perspectief al verbreed naar woningbouw. Het NOVEX-NZKG proces heeft vervolgens een extra impuls gegeven om de scope van het bestuurlijk gesprek nog verder te verbreden.
Het Bestuursplatform NZKG heeft twee vakinhoudelijke bestuurscommissies ingericht - Energietransitie en Ruimte - om het bestuurlijk gesprek goed te kunnen voeren langs de lijnen van de inhoud. Zo zijn aanvullend op de bestaande samenwerking de waterschappen betrokken in de Bestuurscommissie Ruimte en zitten de netbeheerders, gebruikers en producenten van duurzame energie aan tafel in de Bestuurscommissie Energietransitie. Dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is het resultaat van een intensief samenwerkingsproces.
Het Noordzeekanaalgebied is het industriecluster van de Metropoolregio Amsterdam. Er vindt regelmatig afstemming plaats met de NOVEX-MRA, op een groter en abstracter schaalniveau. Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is een nadere invulling van wat er globaal over het Noordzeekanaalgebied is opgenomen in de NOVEX-MRA.

Nationale regie
Het Rijk kondigt aan de komende jaren nationale regie te willen voeren op ruimtelijke opgaven van nationaal belang. Ook in het Noordzeekanaalgebied is het Rijk van harte welkom om deze regie gezamenlijk op te pakken. En er is meer nodig. Voor nationale regie op inpassingen en versnelling is een actieve grondpositie van het Rijk van strategisch belang. In het Noordzeekanaalgebied zijn twee havenbedrijven actief. Deze havenbedrijven kunnen bijdragen aan inpassingen van nationale opgaven zoals de energie- en circulaire transitie. Dat kan als er meer publieke sturing is op strategische grondposities in dit haven- en industriegebied van de MRA. Het Rijk heeft op dit moment nauwelijks grondposities in het Noordzeekanaalgebied. Daarmee is een potentieel belangrijk instrument voor nationale regie niet of nauwelijks voorhanden. Deze sturing is onder andere nodig voor het tijdig realiseren van uitbreiding van de energiehoofdstructuur. Investeringen daarin worden uitgevoerd conform het Cluster Energie Strategie NZKG (CES NZKG 2022) en via het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK).

Proces van totstandkoming

Het Ontwikkelperspectief NZKG valt onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform NZKG en het ministerie van EZK. Het is voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG, waarin alle partners van het Bestuursplatform NZKG vertegenwoordigd zijn, en ook het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het Hoogheemraadschap Rijnland en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn aangesloten.



Rond de zeven thema's (zie hoofdstuk 1) hebben werkgroepen bouwstenen voorbereid voor het opstellen van dit ontwikkelperspectief. Een aantal van deze bouwstenen wordt als aanvullende onderlegger bijgevoegd.



Dit ontwikkelperspectief kwam tot stand na vele gesprekken en overleggen en dankzij de input van onze partners en anderen. Tijdens het proces waren partijen bereid om zich te verplaatsen in de opgaven van anderen.

Hieronder staan een aantal memorabele momenten. Minister Rob Jetten bezocht de Winddays in IJmuiden op 16 juni 2022. Hij kondigde daar het bestuurlijke trekkerschap van minister Micky Adriaansens aan. Tijdens het NZKG jaarcongres van 30 september 2022 op Base Camp IJmuiden gingen ruim 200 betrokkenen in het gebied in gesprek over opgaven als waterstof, klimaatverandering, woningbouw, leefbaarheid, milieuruimte en samenwerking in deze regio. Andere momenten waren onze maandelijkse atelierbijeenkomsten met het Productieteam, dat bestaat uit deskundigen van alle partners, en een atelier waaraan onder anderen de Rijksadviseur voor de Leefomgeving Wouter Veldhuis en andere vertegenwoordigers van het College van Rijksadviseurs aan hebben bijgedragen (4 oktober 2022).

Het integrale gesprek met het Rijk is goed op gang gekomen in het BRON-beraad van 13 december 2022. Daar waren de hoogste ambtenaren van alle ruimtelijke ministeries aanwezig. Op basis van een fysieke schuifpuzzel met alle opgaven die spelen in het gebied, is een gesprek gevoerd over integrale samenhang en toekomstkansen.

Op 30 maart 2023 kwamen bestuurders en partners bij elkaar voor het bestuurlijk ontwerpatelier bij Afvalzorg in Nauerna. In Nauerna, met uitzicht op Noordzeekanaal, de polders en het westelijk havengebied, werkten de deelnemers samen en dachten mee over de samenhang van alle opgaven in het gebied. Op 19 juli 2023 organiseerden we een sessie in de Broedmachine in

Beverwijk, waarin natuur- en milieuorganisaties, ondernemersverenigingen, woningcorporaties en een reizigersvereniging deelden wat zij belangrijk vinden in het Noordzeekanaalgebied.

In 2022 en 2023 voerden we vele individuele gesprekken met alle betrokken partijen. We gaven inzicht in de opgaven en dilemma's, door tekeningen en schetsen, een Tetris spel het ontwikkelen van een partituur en tentoonstellen van alle schetsen en ideeën. We maakten grote kaarten met puzzelstukken van het gebied en gebruikten die voor presentaties. De eerste kaart was 2x3 meter, de volgende 4x6 meter groot. We bedachten 'freebees' voor bestuurders om in te zetten op belangrijke thema's. De projectleider van het Programmabureau NZKG gaf presentaties op congressen, aan wethouders, in het Directeuren Overleg, in Bestuurscommissies, aan gemeenteraden, de Omgevingsdienst NZKG en Provinciale Staten. We maakten een NZKG-spel voor een grote groep MRA-trainees.

PosadMaxwan ondersteunde ons bij het verbeelden van de opgaven en dilemma's, gaf presentaties en schreef mee aan de tekst van het ontwikkelperspectief. The Imagineers hielpen bij het ontwikkelen van een 3D visualisatie.

MOOI Noord-Holland schreef een Gebiedsbiografie over het Noordzeekanaalgebied en ontwikkelde een website voor de digitale versie. Zij deden dit in opdracht van provincie Noord-Holland en het Programmabureau Noordzeekanaalgebied. We organiseerden hiervoor twee ateliersessies waarin landschaps- en cultuurdeskundigen van onze partners input gaven.

Door alle gesprekken en samenwerkingen is een proces ontstaan waarin partijen zijn gaan bewegen. Ze hebben het belang van de eigen dossiers onderdeel gemaakt van de integrale samenhang en ambities voor het hele Noordzeekanaalgebied.

Het Ontwikkelperspectief NZKG is het resultaat van dit proces. Het is nader afgestemd met het Rijk (onder anderen met de ministers van EZK, BZK en I&W) in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van mei 2023. In het tweede en derde kwartaal van 2023 is overleg gevoerd met gemeenteraden, Provinciale Staten en het dagelijks bestuur van de waterschappen over het Ontwikkelperspectief. Het zal aan hen ter onderschrijving worden voorgelegd.





Noten

1 Ministerie van BZK, Nationale Omgevingsvisie (2020), p. 168

2 Ministerie van BZK, Programma NOVEX (2022), p. 13

3 Kamerbrief 'Programma's Uitvoering NOVEX en Mooi Nederland' van de minister voor VRO, 6 juli 2022

4 Rijk en Metropoolregio Amsterdam, 'Verstedelijkingsconcept 2050; Metropool van grote klasse met menselijke maat' (2021), p. 14

5 Zoals bedoeld in artikel 14 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (na de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024: "Risicogebied")

6 Henri de Groot, hoogleraar economie aan de Vrije Universiteit heeft deze ontwikkeling al vele malen aangekondigd op de 'State of the Union' van de Metropoolregio Amsterdam

7 Hiermee leveren we een bijdrage aan de volgende nationale programma's:

- *Wateroverlast en zeespiegelstijging;*
- *Programma Energie Hoofdstructuur;*
- *Nationale Woon- en Bouwagenda;*
- *Nationaal Programma Circulaire Economie;*
- *Programma Infrastructuur Duurzame Industrie;*
- *Mooi Nederland;*
- *Nationaal waterstof programma;*
- *Nationaal werklocaties, ruimte voor economische activiteit;*
- *Water en bodem sturend;*
- *Nationaal programma verduurzaming industrie;*

die op hun beurt weer ten dienste staan van Europese programma's zoals bijvoorbeeld Fit for 55. In de uitvoeringsagenda, zie pararaaf 1.4 voor nadere toelichting, zal aandacht zijn voor de invulling van de nationale doelstellingen en hoe deze vorm krijgen in het NZKG.

8 De econoom Joseph Schumpeter (1883-1950) noemde dit proces 'creatieve destructie'.

9 Beleidsbrief 'Een nationaal programma voor versnelde verduurzaming van de industrie' (24 maart 2023), ministerie van EZK, blz. 6. Zie ook de kaart van de nationale hoofdstructuur in de Nationale Omgevingsvisie, blz. 66. De andere vier zijn Noord-Nederland, Rotterdam-Moerdijk, Zeeland-West-Brabant en Chemelot in Limburg. De over het land verspreide industrie wordt wel als zesde cluster aangemerkt.

10 Erasmus UPT (2023), De economische en strategische waarde van de havens in het NZKG, conceptversie februari 2023, blz. 11

11 Erasmus UPT (2023), De economische en strategische waarde van de havens in het NZKG, conceptversie februari 2023, blz. 11

12 Deze ambitie is opgenomen en uitgewerkt in het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030.

13 Havennota 2020-2030 'Agenda voor krachtige havens in een duurzame en digitale economie', ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020, blz. 7

14 De aanpak van de energietransitie is onder meer uitgewerkt in de Cluster Energie Strategie (CES 2.0) voor het Noordzeekanaalgebied (2022) en het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat (MIEK) van het Rijk.

15 Respectievelijk de Cluster Energie Strategie (CES 2.0) voor het Noordzeekanaalgebied (2022) en het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat van het Rijk (MIEK) en van de provincie (PMIEK).

16 Voor het bevorderen van de productie en de toepassing van secundaire grondstoffen en biogrondstoffen in de koolstofketen. De aanwezige maakindustrie in het gebied zal moeten verduurzamen, en introduceert nieuwe productieprocessen. Verschillende EU regelgeving voor verpakkingen en producten geven de richting aan onder het Circular Economy Action Plan (onderdeel van de Green Deal).

17 Alle recente onderzoeken (t.w. Generation Energy (2022) Inventarisatie ruimte en milieucontouren energieprojecten NZKG, Buck, Vestigingsbeleid Noordzeekanaalgebied (2021) Bureau Buiten (2022)) geven allen aan dat er voldoende fysieke ruimte is in de Haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied voor de economische vraag indien de huidige ruimte van steenkolenopslag die rond 2030 vrijkomt in Westpoort meegerekend wordt.

18 De berekening is op hoofdlijnen. Anno 2023 is er 335 hectare aan uitgeefbare ruimte (zie Monitor Ruimte-Intensivering Noordzeekanaalgebied 2023 p.8). Rond 2030 komt daar in Westpoort 108 hectare bij doordat steenkoolopslag beschikbaar komt. Gemiddeld wordt 20 hectare aan ruimte uitgegeven aan diverse functies (zie Buck (2021) en Bureau Buiten (2022)). 335+108= 443 hectare /20 betekend dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor minimaal 22 jaar. Dat betekend dat het NZKG zeker tot 2040 voldoende uitgeefbare ruimte beschikbaar heeft. In deze som is nog niet bijgeteld: de (steenkool)ruimte die na de transitie van Tatasteel beschikbaar kan komen, en ruimte die wel vrij is in het gebied maar niet uitgeefbaar is zoals bijvoorbeeld de ADM-werk van 43 hectare. Indien deze ruimte in de toekomst ingevuld kan worden met nieuwe functies dan is er ruimte beschikbaar voor een nog langere periode.

19 Nationaal Programma Energie Hoofdstructuur (PEH) is nog in ontwikkeling bij het ministerie van EZK. De vraagraming voor energietransitie per gebied worden verwacht in de zomer van 2023.

20 Ontwerp-Programma Energiehoofdstructuur, Rijksoverheid (2023) p. 72.

21 Als wij uitgaan maximale scenario uit het Ontwerp-Programma Energiehoofdstructuur van 350 hectare dat kan dat ruimtelijk passen in het Noordzeekanaalgebied. Echter het is dan onwenselijk en onmogelijk om al deze onderdelen op Westpoort onder te brengen, omdat er dan ruimtelijke schaarste voor nautische functies en circulaire bedrijvigheid. Door deze opgave ruimtelijke te verdelen past deze opgave wel. Zo wordt er nu al op het terrein van Tata voor de energietransitie een transformator van 23 hectare gebouwd, en komt er na de transitie van Tata Steel ruimte vrij die ingezet kan worden voor de Energietransitie. Versterking van het elektrische netwerk, én het aansluiten van energiekabels van wind op zee (VAWOZ) vraagt om ruimte in het groene landschap nabij het 380kv-netwerk, voor transformatoren en conversiestations. Door de ruimtelijke opgave voor de energietransitie te verdelen naar de meest geschikte plekken en deze te verdelen over zowel Westpoort, het terrein van TATA-Steel en het groene landschap past ook het maximale scenario in het Noordzeekanaalgebied. Als dit maximale scenario nodig is vraagt dit wel om ruimtelijk prioriteit te geven aan vestigingen die hier bijdragen aan deze nieuwe energiestructuur.

22 Onzekerheden/ variabelen van onderzoek van Ecorys betreffen: De ontwikkelingen van de wereldhandel en de mate waarin strategische grondstoffen bereikbaar in relatie tot de milieu-impact bij de winning ervan elders; en onzekerheid over de mate waarin er op internationaal consensus wordt bereikt over de ontwikkeling van de circulaire economie en het level playing field.

23 Ecorys (2023) Transitie naar een circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied. Circulair handelsperspectief voor een ruimtelijke inrichting van het NZKG in het kader van NOVEX.

24 Decisio (2023) MKBA Energiehaven.

25 GE Energy (2022), Inventarisatie ruimte en milieucontouren energieprojecten NZKG, september 2022. P. 45.
26 Overleg hierover vind ook plaats in het BO Industrie en Gezondheid.
27 Nota Zeehavens, provincie Noord-Holland, 2022, blz. 28
28 Cijfers uit Woondeal MRA (2023)
29 RIVM (2021), Blik op leefomgeving en gezondheid voor de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam vanuit beschikbare data en trends.
30 De Leefbaarometer van het ministerie van Binnenlandse Zaken geeft informatie over de leefbaarheid in alle buurten en wijken, waarbij leefbaarheid is gedefinieerd als de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de voorwaarden en behoeften die er door de mens aan worden gesteld. Het geeft de situatie in de wijk weer, maar ook ontwikkelingen en achtergronden van de buurt. Om leefbaarheid in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van 100 indicatoren, onderverdeeld in 5 dimensies.
31 RIVM (2021), Blik op leefomgeving en gezondheid voor de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam vanuit beschikbare data en trends.
32 De stand van zaken m.b.t. de gezondheid is onderwerp van een aantal onderzoeken van RIVM, twee brieven van de provincie Noord-Holland aan de Staatssecretaris van I&W (14 april 2021 en 2 september 2021) en een brief van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied aan de DG Milieu en Internationaal van het ministerie van I&W (1 april 2022)
33 Onderzoeksraad voor Veiligheid (2023), Industrie en Omwonenden p.8
34 Onderzoeksraad voor Veiligheid (2023), p 141.
35 Waarbij ook integraal gekeken wordt naar mobiliteit. Stedelijke vernieuwing/verdichting en gezonde leefomgeving maken integraal onderdeel uit van de opgaven. OV-frequenties van trein, pont en bus, maar ook naar het oplossen van de doorstroming van snelwegen A9/A22/A208 via de velserverbinding. Een betere pontverbinding (2e pont) en doorstroming van het Pontplein zijn van groot belang voor de hoofdfietsroutes in de IJmond en het bevorderen van duurzame mobiliteit.
36 Landschappelijke waarden en structuren zijn benoemd in de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en het provinciale document 'Bijzonder Provinciaal Landschap'.
37 Gemeentelijke Visie Haven 2020 – 2040 (p.38)
38 Deze raming komen uit de eerste voorlopige onderzoeken van Toekomstbestendig Watersysteem ARK-NZK. Specialisten geven mee dat deze prognose in de toekomst waarschijnlijk nog hoger zal uitvallen.
39 Kamerbrief 'water en bodem sturend' van minister van I&W (25 november 2022)
40 Algemene uitgangspunten over de relatie tussen het watersysteem en de ruimtelijke inrichting zijn vastgelegd in de kamerbrief 'Water en bodem sturend' van de minister van I&W (25 november 2022). Voor het Noordzeekanaalgebied is van bijzonder belang het lopende onderzoek naar een 'Toekomstbestendig watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal'. Specifiek voor het Ontwikkelperspectief NZKG is een ambtelijk Werkdocument opgesteld over Water en Klimaatadaptatie (maart 2023).
41 Bron: Visie schone scheepvaart, Port of Amsterdam 2022.
42 Conform de Transformatiestrategie uit 2017, de Visie Noordzeekanaalgebied 2040, en Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2022).
43 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (p.195)
44 Bij verruiming gaat het om een nieuwe contouren voor omgevingsveiligheid inclusief aandachtsgebieden.
45 Europese commissie, 13.2.2023 C(2023) 885 final. Steunmaatregel SA.105305 (2022/N) Nederland zie bijlage onder NL 323.
46 Conversie is nodig om LOHC (de vloeibare, diesel-achtige vorm waarin waterstof getransporteerd) terug te brengen tot waterstofgas. Dit is een van de technieken waar Port of Amsterdam op inzet.
47 Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017, fase 1a en 1b.
48 De Gemeente Haarlemmermeer heeft het Schone Luchtakkoord niet getekend.
49 bron https://www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/aansluiten-bij-akkoord/waarom-meedoen-schone-lucht-akkoord/
50 RIVM 'Gezondheid in de IJmond 2020', 2022, blz 40: 'In gebieden met een hoge belasting door fijnstof van de basismetaalindustrie ervaren inwoners meer hinder en bezorgdheid dan in de laag belaste gebieden. In 2020 wordt er meer hinder en bezorgdheid ervaren dan in 2012 en 2016, met name stof, roet en rookhinder en bezorgdheid over de woonsituatie in de nabijheid van bedrijven/industrie. In de hoog belaste gebieden ervaren minder inwoners hun gezondheid in 2020 als (zeer) goed dan in laag belaste gebieden. Ook hebben inwoners van hoog belaste gebieden vaker chronische aandoeningen, zoals COPD, hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten, dan in laag belaste gebieden. Er is geen duidelijke trend te onderscheiden in het vóórkomen van chronische aandoeningen in 2012, 2016 en 2020. Wel is er in de afgelopen tien jaar sprake van een geleidelijke daling in de concentraties fijnstof en stikstofdioxide in de IJmond. Daarmee worden de concentratieverschillen tussen de verschillende blootstellingsgebieden kleiner, maar de gebieden nabij het Tata Steel-terrein blijven zwaarder belast dan gebieden verder weg. Al wordt de lucht schoner in de IJmond, de lucht is nog niet gezond.'
51 Het Schone Lucht Akkoord is ondertekend o.a. door het Rijk, provincie Noord-Holland, Amsterdam, Beverwijk, Heemskerk, Velsen, en Zaanstad. Gemeente Haarlemmereer heeft deze niet getekend. https://www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/.
52 Lees hiervoor de Historische Wateratlas (2022) p.25 over 'het Oer-IJ, het raadsel van de zinkgaten en de suikerbieten'. En over het roerei van de Turkse ingenieur Güray die het gebied de naam Oer-IJ heeft gegeven.
53 De regeling is nog in ontwikkeling bij EZK en wordt in voorjaar 2024 verwacht. Deze zal waarschijnlijk ook financiële mogelijkheden bieden voor projecten op het gebied van leefbaarheid en economische stimulering in relatie tot de inpassing en doorwerking van Wind op Zee voor effecten die voor 2030 gaan plaats vinden.

Colofon

Kernteam programmabureau NZKG:
Jeroen Bakker, Maurits Bongenaar, Yolanda van Diepen, Anne Jans, William Stokman, Jurjen Tjarks, Martijn Veenstra

Beelden (tenzij anders vermeld) door PosadMaxwan:
Jos Kenter, Froukje van de Klundert, Emile Revier

Fotografie door Theo Baart

Teksten door Westerlengte:
Peter Paul Witsen

september 2023

www.noordzeekanaalgebied.nl

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
B.S. Buffing
Office 365 Gebruikers

Telefoonnummer +31235145793
boris.buffing@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 SEP. 2023

Kenmerk
2114176/2114334

Uw kenmerk

Betreft: Wensen en opvattingen bij Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de 90% versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

- Statenvoordracht
- 90% versie Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied
- Conceptbrief Wensen en Opvattingen van provincie Noord-Holland

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Vraag mevrouw Buit (ChristenUnie): In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied staat aangegeven dat gestreefd wordt naar emissievrije scheepvaart in 2050. Waar is dit op gebaseerd? En op welke manier kan dit eerder gerealiseerd worden?

Emissienormen voor de scheepvaart worden nationaal en/of internationaal gesteld. Binnen de EU is de ambitie geformuleerd om de CO2 uitstoot van zeeschepen in 2050 met 80% te verminderen. Voor de binnenvaart is in de 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' de ambitie geformuleerd om de CO2-emmissies van de Nederlandse binnenvaartvloot gereduceerd te hebben met 40% tot 50% in 2030. In aanvulling daarop is in het Noordzeekanaalgebied uitgesproken te streven om in 2050 emissievrij te zijn in de Amsterdamse haven. Een ambitie die door Port of Amsterdam in 2022 is uitgewerkt in de Visie Schone Scheepvaart. Mogelijkheden om te versnellen zijn onder meer het inzetten op de beschikbaarheid van voldoende schone brandstoffen, het uitbreiden van voorzieningen in de haven zelf zoals walstroom en ontgassingsinstallaties en het aanscherpen van wat er lokaal toegestaan is door bijvoorbeeld het aanpassen van de gemeentelijke Havenverordening.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	12792
Extern Zaak ID	2036950
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	8.a
Titel	Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening
Organisatieonderdeel	BEL/RE&E

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	11 september 2023
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te
consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

W.J. Ates-Janssens

BEL/REE

Telefoonnummer +31235143784

janssensw@noord-holland.nl

Verzenddatum

14 JUNI 2023

Kenmerk

2036950/2036958

Uw kenmerk

Betreft: afdoen motie 126-2022 Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening

Geachte leden,

Met uw motie 126 "Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening" heeft u ons, het college van GS, verzocht om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren over mogelijke wijzigingen in de provinciale Omgevingsverordening.

Wij zien in deze motie een bevestiging van onze werkwijze om in processen over beleid en realisatie naast LTO ook andere agrarische organisaties te betrekken waaronder de agrarische collectieven, BIO-NH en NAJK (Nederlands Agrarisch Jongeren Kontakt), Caring Farmers en de KAVB (Koninklijke Algemeene Vereeniging voor Bloembollencultuur). Doelen die worden opgenomen in het PPLG zijn het vertrekpunt in de gebiedsprocessen. Wij consulteren zowel individuele ondernemers in het landelijk gebied als collectieven van ondernemers en uiteraard ook andere gebiedspartners. De inbreng wordt meegenomen in provinciaal beleid en de actualisatie van de Omgevingsverordening.

In Greenport Aalsmeer en Greenport NHN participeren naast LTO ook Glastuinbouw Nederland en is de bollensector vertegenwoordigd. Deze Greenports zijn betrokken geweest bij de actualisatie van artikelen over glastuinbouw in de Omgevingsverordening.

Het is onderdeel van de vaste werkwijze van het team Omgevingsverordening om na te vragen welke relevante stakeholders betrokken zijn, indien er vanuit de organisatie een voorstel wordt gedaan om nieuw of gewijzigd beleid in de Omgevingsverordening te verankeren.

Een actualisatie van de Omgevingsverordening wordt na een besluit in ons college formeel ter inzage gelegd, zodat iedereen een zienswijze kan indienen. De ingediende zienswijzen worden meegewogen in ons besluit over het eindconcept.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Vervolgens leggen wij de geactualiseerde Omgevingsverordening aan u ter vaststelling voor. Met deze werkwijze borgen wij een zorgvuldig proces.

Wij verzoeken u motie 126-2022 als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

AANGENOMEN

M126/04-07-2022
punt 2

GROEN LINKS

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Provinciale staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 4 juli 2022

Overwegende dat de Omgevingsverordening een vertaling is van de Omgevingsvisie, die tot stand is gekomen vanuit betrokkenheid aan de voorkant van veel en diverse partijen.

Verder overwegende dat die diverse betrokkenheid aan de voorkant ook teruggezien moet worden in nieuwe onderdelen die we nu aan de Omgevingsverordening toe gaan voegen.

Tevens overwegende dat bij de nu toe te voegen Waterverdringingsreeks die betrokkenheid vanuit de landbouw uitsluitend heeft bestaan uit LTO en dat ook bij besprekingen over waterkwaliteit het geval was.

Terwijl juist vanuit de landbouw ook andere ondernemersorganisaties bestaan, zoals Caring Farmers of Biohuis/Bionext, waarin landbouwondernemers verenigd zijn die in hun praktijk al verregaand aansluiten bij nieuw beleid van de provincie.

Ook overwegende dat bespreking van de Omgevingsverordening in commissies vaak over veel wijzigingen tegelijk gaat, waardoor het moeilijk is elke losse component voldoende aandacht te geven. Er moet dus voldoende comfort zijn dat echt divers is opgehaald.

Tenslotte overwegende dat input van meer diverse organisaties bij kan dragen aan meer integraal ruimtelijk provinciaal beleid, waarin beleid van verschillende sectoren op elkaar is afgestemd.

Verzoeken het college om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren als de provincie input zoekt voor wijzigingen die doorgevoerd gaan worden in de Omgevingsverordening.

en gaan over tot de orde van de dag.
Ondertekening,

Tessa van Wijnen
GroenLinks

Jaap Hollebeek
Partij voor de Dieren

Alphons Muurlink
PvdA

Naam fractie/ indiener: VVD fractie / Jeroen Boer
Naam commissie en datum: Cie Ruimte op 11 september 2023

Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. van: 13J
onderwerp: Brief aan PS over stand van zaken uitvoering motie 256 - 2022
ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda

Aanleiding
Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de aanleiding is voor het verzoek:

onderwerp van de C- naar de B-agenda te verplaatsen

Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.

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

Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere politieke partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?

Een verzoek tot het verplaatsen van een ingekomen stuk van de C- naar de B-agenda kan zodra deze op de Lijst ingekomen stukken staat.

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Nadere toelichting onderwerp

Geen

AANGENOMEN

M256/19-12-2022
punt 2

PvdA NOORD-HOLLAND

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

De Provinciale Staten in vergadering bijeen op 19 december 2022

Constaterende dat:

- Reclamecampagnes bedoeld zijn om het gedrag van personen te veranderen;
- Reclamecampagnes voor het eten van vlees en het gebruik van fossiele brandstoffen een gedragswijziging te weeg probeert te brengen die niet rijmt met de uitgesproken duurzaamheidsdoelen van de provincie Noord-Holland;
- twee significante factoren in de klimaatcrisis het eten van vlees- en visproducten en het reizen met behulp van fossiele brandstoffen betreft;
- het weren van voor de maatschappij schadelijke reclames niet vreemd is voor de overheid gebaseerd op het verbod op tabaksreclames;
- Amsterdam, Den Haag, Leiden, Enschede, Haarlem en Utrecht inmiddels ook een streep door fossiele reclame zetten en meer steden volgen; [1]
- Haarlem onlangs heeft besloten te stoppen met reclame voor vlees in de openbare ruimte[2] en andere gemeente gaan hetzelfde te doen.[3]

Overwegende dat:

- het weren van reclame voor vlees, vis en fossiele producten past bij het beleid van de Provincie. De provincie heeft op deze onderdelen immers de keuze gemaakt voor een duurzame toekomst. Zo wil de Provincie volgens de voedselvisie duurzaam voedsel bij de consument stimuleren[4] onder meer omdat de impact van plantaardige producten vele malen lager is dan die van dierlijke producten, zoals vlees en zuivel;
- in het Perspectief Mobiliteit[5] is de transitie naar een duurzame toekomst de leidraad van Noord-Holland. Het biedt een overzicht van de inzet van de provincie Noord-Holland op mobiliteit, in relatie tot grote opgaven als bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie. Resulterend in de Provinciale inzet tot het verduurzamen van de mobiliteit door het stimuleren om meer voertuigen op schone, niet-fossiele brandstoffen te laten voortbewegen om de CO2-uitstoot (en andere emissies) fors te verlagen.
- Uit antwoorden op schriftelijke vragen van de PvdA[6] blijkt dat de provincie een contract heeft met een bedrijf dat adverteert in de openbare ruimte. Het betreft de exploitant van de bushaltevoorzieningen / abri's (OFN) die voor de provincie Noord-Holland het beheer en

---

[1] Al 6 steden voor ban op fossiele reclame - Reclame Fossielvrij (verbiedfossielereclame.nl)
[2] Haarlem wil geen vleesreclames meer in de openbare ruimte (nos.nl)
[3] Linkse partijen willen in meer steden een verbod op vleesreclame (trouw.nl)
[4] Voedselvisie - Provincie Noord-Holland
[5] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit/Zie_ook/Perspectief_Mobiliteit.pdf
[6] Schriftelijke vragen 93-2022, Document NoordHolland - Beantwoorde schriftelijke vragen nr. 93-2022 van dhr. Muurlink (PvdA) over Noord-Holland vrij van fossiele en vleesreclames.pdf - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

M256

AANGENOMEN

onderhoud verzorgt. In dit contract is opgenomen de mogelijkheid voor reclame-uitingen. Provincie Noord-Holland verrekent de reclame-inkomsten in dit contract.

- Over de sturing op de reclame-uitingen in dit contract het volgende is opgenomen:
  • Elke abri waar toepassing van reclame door de opdrachtnemer gewenst is, en waar de wegbeheerder geen bezwaar tegen maakt, kan worden voorzien van een reclamepaneel tegen of in plaats van een zijwand;
  • De provincie Noord-Holland dient - indien hier aanleiding toe is - de mogelijkheid te hebben reclame te laten verwijderen;
- bij beleidsmatig ingrijpen op de soort reclame-uitingen er geen financiële gevolgen voor de provincie Noord-Holland zullen zijn bij het lopende contract.

Spreekt uit dat:

- de Provincie Noord-Holland geen ruimte meer biedt voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten.

Verzoekt het college om:

- de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit.

En gaat over tot de orde van de dag.

Alphons Muurlink (PvdA) Anouk Gielen (GroenLinks)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

R. Stuurman

BU/BHR

Telefoonnummer +31235144742

robert.stuurman@noord-holland.nl

Verzenddatum

05 APR. 2023

Kenmerk

1995649/1995848

Uw kenmerk

Betreft: Stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen)

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de Motie 256-2022, reclameafspraken aanpassen.

Inleiding

Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Wij nemen u graag mee in hoe de motie zal worden uitgevoerd.

In de beantwoording Statenvragen[1] is eerder gecommuniceerd dat de lopende overeenkomst met de exploitant van de bushaltevoorzieningen zou eindigen eind 2022, dit is niet correct en moet eind 2023 zijn.

Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN (Outdoor Furniture Nederland) is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst. De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan GS verstuurd (zie bijlage).

Vooral het feit dat de reeds *lopende* overeenkomst moet worden gewijzigd stuit op diverse bezwaren (zie reactie brief GS aan OFN). De tekst uit het Programma van Eisen (PvE) is op dit punt op meer manieren uitlegbaar. Dit zal leiden tot juridische discussies. Daarnaast geven OFN en haar partner Clear Channel aan afspraken met adverteerders langere tijd vooruit te maken. Zij zouden dergelijke afspraken mogelijk moeten herzien, met alle consequenties van dien.

Omdat de lopende raamovereenkomst dit jaar eindigt kiezen we ervoor om de reclame-eisen uit de motie mee te nemen in het nieuwe raamcontract. In 2023 starten we met de aanbesteding voor een nieuwe raamovereenkomst voor onze bushaltevoorzieningen. Hierin zullen we ook specificeren wat voor soort reclames er vallen onder het uitvoeren

[1] Statenvragen 93-2022, ID 1721, datum beantwoording 8 november 2022

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

van de aangenomen motie. Deze overeenkomst zal dan 1 januari 2024 in kunnen gaan.

In een later stadium zullen we PS hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Reactiebrief namens GS aan OFN
- Brief OFN Raamovereenkomst Haltevoorzieningen - motie PS

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

OFN Projecten B.V.
De heer D. Baars
De Ooijen 25
4191 PB Geldermalsen

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
H. van der Hulst
BU/BHR

Telefoonnummer
hulsth@noord-holland.nl

Verzenddatum
05 APR. 2023

Kenmerk
1995649/1995655

Uw kenmerk
M256/19-12-2022 punt 2

Betreft: Raamovereenkomst Haltevoorzieningen - motie PS

Geachte heer Baars,

Wij ontvingen uw brief van 19 januari 2023 (ontvangen op 23 januari 2023 en geregistreerd onder nr. 1632042/1972641) in goede orde en hebben kennis genomen van de inhoud.

In uw brief uit OFN diens zorgen over de gevolgen van de in de vergadering van Provinciale Staten van 19 december 2022 aangenomen motie om 'reclameafspraken aan te passen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid'. Het uitvoeren van deze motie zou kunnen betekenen dat de Raamovereenkomst Haltevoorzieningen 2021-2023 tussen de provincie Noord-Holland en OFN gewijzigd wordt en dat dergelijke reclame niet meer in abri's geplaatst kan worden. Uw zorgen worden gedeeld door uw contractspartij voor de reclame exploitatie, Clear Channel Nederland B.V, die de brief mede heeft ondertekend.

In een ambtelijk gesprek op 30 januari jl. op het provinciekantoor zijn uw zorgen over de inperking van de mogelijkheid om reclame in abri's te exploiteren aan de orde geweest.

In reactie op het gestelde in de brief delen wij u het volgende mede.

Een aangenomen motie is een politieke wens, welke door leden van politieke partijen in Provinciale Staten aan ons college wordt geuit en waarvan wij onderzoeken of en zo ja hoe uitvoering ervan mogelijk is. De beweegredenen waarom een motie als de onderhavige wordt ingediend zijn politiek van aard. Op de diverse praktische bezwaren in uw brief (onder Slotopmerkingen) over verschuiving van budgetten voor reclame naar andere media en de geringe gevolgen voor de hoeveelheid reclame voor fossiele brandstof als energiebron en voor vlees- en visproducten, zullen wij daarom niet ingaan.

Naar aanleiding van de aangenomen motie is juridisch onderzocht of de vigerende overeenkomst tussen de provincie Noord-Holland en OFN (Raamovereenkomst Haltevoorzieningen 2021-2023) aangepast kan worden, zodat reclame uitingen als bedoeld in de motie niet meer mogelijk zijn.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

De conclusie is dat die mogelijkheid wordt geboden door het gestelde in artikel 7.2 uit het op de raamovereenkomst van toepassing zijnde Programma van Eisen (PvE) : "de provincie Noord-Holland dient - indien hiertoe aanleiding is - de mogelijkheid te hebben reclame te laten verwijderen". Natuurlijk geeft het begrip 'verwijderen' aan dat er eerst van plaatsing sprake moet zijn, maar het zou zeer inefficiënt zijn om eerst reclame te laten plaatsen om deze vervolgens met een beroep op artikel 7.2 te laten verwijderen. Het resultaat is daarom dat bepaalde reclame op grond van dit artikel tegengegaan kan worden. Verder biedt ook artikel 7.4 uit dit PvE ruimte: "Eventuele reclame-uitingen dienen te voldoen aan de Nederlandse Reclame Code (NRC). Het staat de Opdrachtgever, ongeacht het moment van het contract hiervan af te wijken. Hier kan de Opdrachtnemer geen rechten kan ontlenen aan inkomstenderving".[1] Deze formulering laat qua inhoud volgens ons geen twijfel bestaan over de bevoegdheid die de Opdrachtgever heeft om naast de bepalingen van de NRC, extra bepalingen over de inhoud van reclame op te nemen.

Uit uw brief blijkt dat OFN een andere mening is toegedaan over de uitleg van deze artikelen in het PvE. De vraag is dan ook of contractspartijen tot overeenstemming zullen komen over de mogelijkheid om de lopende overeenkomst aan te passen conform de aangenomen motie. U doet ook een beroep op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, welke door de provincie in acht moeten worden genomen.

Vanzelfsprekend zal de provincie zich bij haar handelen als opdrachtgever c.q. als contractspartij houden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Bij directe uitvoering van de motie gedurende de resterende looptijd van de raamovereenkomst in 2023, zal ook rekening moeten worden gehouden met de verplichtingen uit de thans lopende contracten die OFN in dit kader heeft afgesloten met haar onderaannemer(s), zoals Clear Channel.

Alles overwegende komen wij tot de volgende conclusie. Gezien het feit dat de raamovereenkomst ultimo dit jaar eindigt en rekening houdende met de belangen van OFN, achten wij verdere discussie en een mogelijke gang naar de rechter voor beslechting van een geschil over de uitleg van de contractuele bepalingen nu niet opportuun. Om die reden zullen wij aan Provinciale Staten aangeven dat wij het jaar 2023 gebruiken om te onderzoeken hoe zo goed mogelijk uitvoering te geven aan de motie zodat deze per 1 januari 2024 in kan gaan bij het afsluiten van een nieuwe overeenkomst.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv

Provinciesecretaris voorzitter

H.J. Schartman A.Th.H. van Dijk

[1] Citaat uit PvE, abusievelijk ontbreekt in dit PvE artikel in de tweede zin het woord 'vrij' achter Opdrachtgever en staat het woord 'kan' twee keer in de laatste zin vermeld.

Per aangetekende & gewone post

College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tevens cc. per e-mail aan

Provincie Noord-Holland
Sector Beheer
[redacted]

Uw referentie	M256/19-12-2022 punt 2
Plaats / Datum	Leiden, 19 januari 2023

Geachte leden van het college van Gedeputeerde Staten,

Inleiding
OFN Projecten B.V. ("**OFN**") vraagt vriendelijk, doch dringend uw aandacht voor het volgende.

OFN heeft na de gunning van een Europese aanbestedingsprocedure een raamovereenkomst gesloten met de provincie Noord-Holland. Verwezen wordt onder andere naar de inschrijvingsleidraad Haltevoorzieningen 2021-2023, het Programma van Eisen Haltevoorzieningen 2021-2023 en de daaruit volgende raamovereenkomst met OFN (de "**Overeenkomst**"), eveneens beschikbaar gesteld via Tendernet.

Zoals volgt uit nummer 1. van het Programma van Eisen betreft de exploitatie van reclame-uitingen slechts een onderdeel van de vraagspecificatie, waarbij het de provincie Noord-Holland vooral gaat om het leveren en plaatsen van reguliere abri's en R-Net abri's inclusief prullenbakken, het onderhoud daarvan, het schadeherstel daarvan, het leveren, plaatsen en onderhouden van fietsaanleunhekken en fietsoverkappingen en abri-opslag. De kosten verbonden aan deze contractuele verantwoordelijkheden moeten door de inschrijver worden terugverdiend met de exploitatie van reclame-uitingen, voor welke exploitatie de inschrijver ook een vergoeding is verschuldigd aan de provincie Noord-Holland.

Het onderdeel reclame exploitatie van de aanbestede opdracht heeft OFN uitbesteed aan Clear Channel Nederland B.V. ("**Clear Channel**"). Clear Channel is in dezen geen contractspartij van de provincie Noord-Holland, maar heeft wel een aanzienlijk belang in deze kwestie. Clear Channel ondersteunt derhalve de inhoud van deze brief en heeft deze brief daarom medeondertekend.

De afgelopen weken is er in de landelijke pers veel aandacht geweest voor de vergadering van de Provinciale Staten van Noord-Holland van 19 december 2022 waarbij de motie: "Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid" (de "**Motie**") werd aangenomen. In de Motie spreken de Provinciale Staten uit dat de provincie Noord-Holland geen ruimte meer biedt voor reclames voor producten (die verband houden) met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. In de Motie verzoeken Provinciale Staten het College van Gedeputeerde Staten (het "**College**") om de Overeenkomst aan te passen, zodat de Overeenkomst in lijn zal zijn met de inhoud van de Motie. De Provinciale Staten veronderstellen dat de Overeenkomst ruimte zou bieden voor het daarin opgenomen verzoek en dat er geen financiële consequenties zouden zijn voor de provincie Noord-Holland.

Voor OFN is dit aanleiding geweest voor inwinning van juridisch advies over de rechtsgeldigheid van de Motie, zowel in algemene zin als in het kader van de Overeenkomst. Hiervan wordt in deze brief verslag gedaan. Om de brief niet onnodig lang te maken, worden alleen de hoofdpunten behandeld.

In aanvulling op het juridische aspect van deze kwestie, menen wij dat de inhoud van de Motie en het daarin opgenomen verzoek arbitrair en polariserend overkomt. Het maatschappelijk debat omtrent duurzaamheid is

belangrijk en bij ingrijpende keuzes voor ondernemers en particulieren dienen overheidsinstanties voorzichtig en zorgvuldig te werk te gaan. De inhoud van de Motie heeft daarvan geen blijk, zoals hierna zal worden toegelicht.

Conclusie juridisch advies
Wij beginnen met onze conclusie. Het College kan geen uitvoering geven aan de Motie.

Indien het College uitvoering zou geven aan de Motie, handelt zij automatisch en onmiddellijk in strijd handelt met onder meer het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (het "**EVRM**"), het Eerste Protocol van het EVRM (het "**EP EVRM**") de Richtlijn 2006/123/EG van 12 december 2006 (de "**Dienstenrichtlijn**") en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Voorts wordt dan op zelfde wijze strijd gehandeld met de Aanbestedingswet 2012 (de "**Aanbestedingswet**") en de Overeenkomst. Het gevolg hiervan is dat de provincie Noord-Holland dan op basis van verschillende rechtsgronden door OFN kan worden aangesproken, zowel voor wat betreft de juiste en volledige nakoming van de Overeenkomst als op vergoeding van schade.

Buitencontractuele verplichtingen die worden geschonden

Het EVRM
Op grond van artikel 3:14 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 3:1 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht is de provincie Noord-Holland ook in haar privaatrechtelijk handelen gebonden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de geschreven en ongeschreven normen van het (internationale) publiekrecht.

Indien het College uitvoering zou geven aan de Motie, zou daarmee in strijd worden gehandeld met artikel 10 EVRM. Volgens vaste jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (het "**EHRM**") geldt dat artikel 10 lid 1 EVRM tevens van toepassing is op commerciële uitingen zoals handelsreclames.

Daarbij geldt dat een beperking van een type reclame slechts geoorloofd is wanneer daarvoor een basis in een wet is neergelegd en een legitiem doel wordt nagestreefd (EHRM 20 januari 2018, no. 69317/14, *Sakmadienis Ltd./Lithuania*). Aan geen van beide voorwaarden is in kwestie voldaan.

In de Motie wordt door de Provinciale Staten verwezen naar het verbod op tabaksreclames. Dat kan voor het College geen grond opleveren om uitvoering aan de Motie te geven. Anders dan voor tabaksproducten, bestaat voor het verbieden van reclames voor fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten namelijk geen wettelijke basis. Daarnaast zou het College moeten aantonen dat de schending van Artikel 10 lid 1 EVRM noodzakelijk is, gelet op een van de in artikel 10 lid 2 EVRM genoemde doelen en zou moeten worden voldaan aan de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit. Geen van deze voorwaarden zijn in dit geval vervuld.

Op grond van de rechtspraak van het EHRM kan een vergunning worden beschouwd als een recht in de zin van het EP EVRM (zie bijv.: EHRM 13 januari 2015, no. 65681, *Vekony/Hungary*). Het is bepleit dat deze jurisprudentie eveneens kan worden toegepast op een verworven alleenrecht na een Europese aanbestedingsprocedure. Het is dan ook aannemelijk dat met de uitvoering van de Motie, en daarmee het opleggen van aanvullende verplichtingen aan OFN, in strijd wordt gehandeld met artikel 1 EP EVRM.

De Dienstenrichtlijn
Verder is een beperking van het type reclame-uitingen strijdig met hetgeen in de Dienstenrichtlijn is opgenomen ten aanzien van commerciële uitingen.

Er is bij het opleggen van een verbod reclames te maken voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten, sprake van een eis als bedoeld in artikel 4, aanhef en onder 7 Dienstenrichtlijn. In de Dienstenrichtlijn is een 'eis' gedefinieerd als:

> *"elke verplichting, verbodsbepaling, voorwaarde of beperking uit hoofde van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten of voortvloeiend uit de rechtspraak, de administratieve praktijk, de regels van beroepsorden of de collectieve regels van beroepsverenigingen of andere beroepsorganisaties, die deze in het kader van de hun toegekende juridische bevoegdheden hebben vastgesteld; (...)"*

Op grond van artikel 16, lid 1, derde alinea en onder a, b en c Dienstenrichtlijn is het slechts mogelijk een eis aan de uitoefening van een dienstenactiviteit op het grondgebied van een lidstaat te stellen voor zover deze voldoen aan de voorwaarden van het discriminatieverbod, noodzakelijkheid en evenredigheid. Aan geen van deze voorwaarden wordt in deze kwestie voldaan. Over de evenredigheid is daarbij expliciet te stellen dat een dergelijk verbod een ernstige beperking in de advertentiemogelijkheden van OFN bewerkstelligt, hetgeen gepaard gaat met aanzienlijke financiële schade en de noodzaak tot het afbreken van langlopende contracten.

Voor zover het College zou menen dat de Dienstenrichtlijn slechts van toepassing is op een grensoverschrijdende situatie, geldt daarbij dat de reclame-uitingen niet gebonden zijn aan ondernemingen louter gevestigd in Nederland en dat de reclame-uitingen daarnaast invloed kunnen hebben op de aankoop van producten en diensten uit andere lidstaten, de export van producten en diensten naar andere lidstaten of het reizen van en naar andere lidstaten. Aldus is in dit geval – zoals overigens ook expliciet is uitgemaakt in nummer 33 van de considerans van de richtlijn – de Dienstenrichtlijn op deze aanbestede dienst wel degelijk van toepassing.

Algemene beginselen van behoorlijk bestuur
Indien aan de Motie, zoals die voorligt, door het College uitvoering wordt gegeven, zouden daarmee verschillende algemene beginselen van behoorlijk bestuur worden geschonden.

Allereerst is van belang dat het College de Provinciale Staten onjuist heeft geïnformeerd tijdens de voorbereiding van de Motie. In haar antwoord op een Statenvraag van de heer A.J.M. Muurlink (PvdA), aangaande de looptijd van de Overeenkomst, heeft het College geantwoord dat de Overeenkomst eindigt op 31 december 2022 (Schriftelijke vragen, Provinciale Staten, provincie Noord-Holland, 2022/93). Uit artikel 3.1 van de Overeenkomst volgt echter duidelijk dat de Overeenkomst eindigt op 31 december 2023. Daarbij moet worden opgemerkt dat de looptijd van de Overeenkomst een belangrijk feit is in deze kwestie, zeker voor OFN, haar samenwerkingspartners en haar klanten. De belangen van betrokken partijen in deze kwestie zijn niet goed tegen elkaar afgewogen. Het voorgaande is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Verder wordt geenszins gemotiveerd welke wettelijke grondslag de Provinciale Staten en het College hebben om uitvoering te geven aan de Motie en of de Motie mogelijk in strijd is met (hogere) wetgeving. Ook blijkt niet dat is onderzocht in hoeverre fossiele brandstof als energiebron en vlees- en visproducten significante factoren zijn in de klimaatcrisis en welke feiten en omstandigheden een rol spelen bij die beoordeling. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Daarnaast wordt niet gemotiveerd waarom de provincie Noord-Holland specifiek voor deze producten en diensten geen ruimte meer wil bieden voor reclames, welke gevolgen de het reclameverbod voor welke partijen met zich meebrengt en hoe zwaarwegend die gevolgen zijn in verhouding tot het te dienen belang. De keuze voor fossiele brandstof en vis- en vleesproducten is heel algemeen en zonder enige onderbouwing ten aanzien van andere vermeende niet duurzame producten. Denk daarbij aan Tofu waarvan het algemeen bekend is dat de productie daarvan doorgaans niet duurzaam is. Ook kunnen fossiele brandstoffen en vis- en vleesproducten wel duurzaam van karakter zijn, waarvan evenmin rekenschap wordt gegeven. Dit alles is in strijd met het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel, het verbod van willekeur en het gelijkheidsbeginsel.

Het Aanbestedingsrecht en contractuele kader
In de Motie wordt het College verzocht om de Overeenkomst te wijzigen, zodat de Overeenkomst in lijn zal zijn met de inhoud van de Motie. Op grond van artikel 2.163a van de Aanbestedingswet kunnen aanbestede overheidsopdrachten tijdens de looptijd echter uitsluitend worden gewijzigd in de gevallen als geregeld in Hoofdstuk 2.5 van de Aanbestedingswet. Artikel 2.163b tot en met artikel 2.163f Aanbestedingswet regelen de uitzonderingsgevallen waarin aanbestede overheidsopdrachten tijdens de looptijd in beginsel zonder consequenties kunnen worden gewijzigd. De provincie Noord-Holland kan zich in deze kwestie op geen van deze uitzonderingsgevallen beroepen.

Mogelijk wordt met de Motie verondersteld dat de Overeenkomst met de uitzondering uit artikel 2.163c lid 1 Aanbestedingswet kan worden gewijzigd. Die bepaling biedt daarvoor alleen ruimte indien de wijziging in de oorspronkelijke aanbestedingsstukken is opgenomen in duidelijke, nauwkeurige en ondubbelzinnige herzieningsclausules.

Op grond van artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet, de wetsgeschiedenis (*Kamerstukken II*, vergaderjaar 2015-2016, 34 329, nr. 3, p. 96) en jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie van de Europese Unie (het "**HvJ EU**") (onder meer: HvJ EU, 29 april 2004, C-495/99 P (*Succhi di Frutta*), r.o. 118 en 126) dient in een dergelijke herzieningsclausule ten minste te worden beschreven wat de omvang en de aard van de mogelijke wijziging kan zijn en onder welke voorwaarden (onder meer hoe en wanneer) de mogelijke wijziging kan worden doorgevoerd. In geen van de oorspronkelijke aanbestedingsstukken valt een herzieningsclausule te lezen, die een wijziging van de Overeenkomst, zoals door de Provinciale Staten in de Motie wordt verzocht, kan rechtvaardigen. Van dergelijke bepaling is in de Overeenkomst en de onderliggende stukken eenvoudigweg geen sprake.

De Motie verwijst naar artikel 7.2 van het Programma van Eisen ("**PvE**") waarin is opgenomen dat de Provincie Noord-Holland, indien hier aanleiding toe is, de mogelijkheid dient te hebben reclame te verwijderen. Deze bepaling voldoet onder alle omstandigheden niet aan de hiervoor genoemde vereisten. Zo is het onduidelijk wat "indien hier aanleiding toe is" inhoudt, en onder welke voorwaarden, alsmede op welke momenten daarvan sprake is. Van een uitzonderingsgrond ex artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet kan derhalve geen sprake zijn.

Daarnaast maakt een civielrechtelijke uitleg van deze contractuele bepaling duidelijk dat artikel 7.2 PvE geen ruimte biedt om uitvoering aan de Motie te geven. In artikel 7.2 PvE wordt onder omstandigheden de mogelijkheid geboden om reclame te laten verwijderen. Dat houdt in dat reclame achteraf, als het al is geplaatst, kan worden weggehaald. In de Motie wordt echter uitgesproken en verzocht om bij voorbaat reclame voor bepaalde producten te verbieden.

Verder wordt erop gewezen dat in artikel 7.4 PvE staat (inclusief schrijffouten): "Eventuele reclame-uitingen dienen te voldoen aan de Nederlandse Reclame Code. Het staat de Opdrachtgever, ongeacht het moment van het contract hiervan af te wijken. Hier kan de Opdrachtnemer geen rechten kan ontlenen aan inkomstenderving.". Hierbij is het van belang op te merken dat de Reclame Code nergens een specifieke regeling bevat aangaande reclame-uitingen over fossiele brandstoffen of vlees- en visproducten. Zulke reclame-uitingen zijn in zijn algemeenheid dus niet in strijd met de Reclame Code. Er wordt niet afgeweken van de Reclame Code. Artikel 7.4 PvE voldoet daarnaast evenmin aan de vereisten als hiervoor in het kader van artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet omschreven.

In artikel 2.163g lid 2 en 3 Aanbestedingswet zijn de gevallen geregeld waarin sprake is van een wezenlijke wijziging van een overheidsopdracht. Indien uitvoering wordt gegeven aan deze Motie, is het zeer aannemelijk dat daarmee sprake is van een wezenlijke wijziging van de aanbestede opdracht op grond van artikel 2.163g lid 3 sub a Aanbestedingswet. Een overheidsopdracht mag in beginsel niet wezenlijk worden gewijzigd. Indien dat wel gebeurt staan voor OFN , voor zover in de Overeenkomst niet anders is geregeld, de mogelijkheden open om de gevolgen aan deze wezenlijke wijziging te verbinden, die het Burgerlijk Wetboek biedt. Dat houdt onder meer in dat OFN gerechtigd zal zijn de Overeenkomst te ontbinden en/of schadevergoeding van de provincie Noord-Holland te vorderen.

In geen geval had OFN moeten of kunnen begrijpen dat deze of andere bepalingen aan de provincie Noord-Holland de contractuele bevoegdheid geeft tot "beleidsmatig ingrijpen op de soort reclame-uitingen", zoals in de Motie is omschreven. Indien de provincie Noord-Holland dergelijke verstrekkende contractuele bevoegdheid wenste overeen te komen, had zij dat heel expliciet moeten opnemen in de Overeenkomst en/of onderliggende stukken.

Slotopmerkingen over de Motie

Los van bovenstaande juridische uiteenzetting, menen wij dat uitvoering van de Motie praktisch gezien geen doel zal treffen. Als bepaalde bedrijven voor hun diensten of producten op abri's in Noord-Holland geen reclame meer kunnen maken, dan zullen de budgetten voor de reclames verschuiven naar andere media, zoals de krant, de radio of de televisie. Het resultaat: netto zal dezelfde hoeveelheid reclame voor fossiele brandstof als energiebron, en voor vlees- en visproducten worden gemaakt. In het verlengde hiervan – en nogmaals los van juridische kwalificaties - menen wij dat hier sprake is van willekeur, zowel tegenover de branche van de buitenreclamediensten, als tegenover de branches die producten en diensten leveren die onder het reclameverbod zouden vallen. Wat betreft de branche van de buitenreclamediensten: dit is een zeer kleine branche, waarin relatief forse investeringen moeten worden gedaan om een aanbesteding gegund te krijgen. Bij uitvoering van de Motie zou de buitenreclamebranche ten opzichte van andere branches binnen de

reclamewereld ontzettend hard geraakt worden. Dat is oneerlijk en valt op grond van de voorliggende Motie niet te rechtvaardigen.

Daarnaast vragen wij ons af, waarom deze vergaande vorm van (zelf)regulering nodig is. Voor welke diensten en producten wel of geen reclame mag worden gemaakt, is er de wet en regelgeving van de Europese en de nationale wetgever. De branches die verdere regels omtrent reclame-uitingen willen accepteren, leven de regels van de Nederlandse Reclame Code na. Als lokale overheden dan ook nog bepaalde regels voor de inhoud van reclames stellen, wordt het zowel voor de markt als voor de consument wel erg onduidelijk. Hoe is het aan de consument nog uit te leggen dat in het centrum van de stad wel reclame voor een visburger mag worden gemaakt, maar langs de provinciale weg net buiten dat centrum niet? Daarnaast wordt de inhoud van de reclame op deze wijze erg lastig te bepalen. Mag er bijvoorbeeld nog reclame worden gemaakt voor een hybride auto, die wel een verbrandingsmotor heeft, maar zeer weinig schadelijke stoffen uitstoot? – hetgeen een duurzame investering is. En wat te denken van een salade met op de bovenkant een paar stukjes spek?

Tot slot zien wij dat er verschillende initiatieven zijn (die wel zijn goedgekeurd door de Europese Commissie), waarmee consumenten en bedrijven positief worden gestimuleerd om duurzame producten en diensten af te nemen – bijvoorbeeld in de vorm van subsidies voor de aanschaf van een nieuwe elektrische auto. Wij denken dat het positief stimuleren van bepaald (koop)gedrag, voor zover dit wettelijk is toegestaan, de beste manier is om politieke doelstellingen te bereiken. Het bereiken vaan die politieke doelen door in te grijpen in de vrije keuze van de burger zou naar ons idee altijd het laatste middel moeten zijn.

Tot slot

Op grond van het bovenstaande verzoekt OFN u uitdrukkelijk niet over te gaan tot uitvoering van de Motie. Clear Channel ondersteunt de inhoud van deze brief en het hiervoor gedane verzoek.

OFN behoudt zich alle rechten en weren voor.

Hoogachtend,

OFN Projecten B.V.
Voor deze: Baars B.V.
Voor deze: David Baars

Clear Channel Nederland B.V.
Voor deze: Clear Channel Nederland Holding B.V.
Voor deze: Raymond van Kasterop

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13188
Extern Zaak ID	2102207
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	10.b.1
Titel	Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

Zonder goederenvervoer staat alles stil. Sinds het vorige coalitieakkoord is de provincie Noord-Holland actief op het dossier goederenvervoer om de bredere provinciale beleidsdoelen te ondersteunen. In deze stand-van-zakenbrief aan Provinciale Staten staat wat er sinds 2019 bereikt is en welke vervolgstappen gezet worden ter uitvoering van het huidige coalitieakkoord en het vastgestelde beleid

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
R.L. den Uijl
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145757
uijlr@noord-holland.nl

Verzenddatum

13 SEP. 2023

Kenmerk
2102207/2102210

Uw kenmerk

Betreft: Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlage) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van oktober te plaatsen.

Wat is de reden?
Op 4 april 2022 heeft u de Agenda Slimme en Schone Logistiek vastgesteld. In de bijbehorende voordracht is aangegeven dat u van de stand van zaken op de hoogte gebracht wordt in 2023. De bijgevoegde notitie geeft die stand van zaken weer.

Wat vragen wij aan de commissie?
Om uw opvattingen over de stand van zaken op het dossier goederenvervoer te bespreken en te delen met het college.

Om welk GS-besluit gaat het?
12 september 2023: Het college besluit:

1. Kennis te nemen van de stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland.

2. De stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland aan te bieden aan Provinciale Staten en Provinciale Staten te verzoeken de stand-van-zakenbrief te agenderen ter bespreking op de B-Agenda van de Statecommissie Ruimte van oktober 2023.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?
De Agenda Slimme en Schone Logistiek, als uitvoering van het afgelopen en het huidige coalitieakkoord en invulling van de Omgevingsvisie en het Perspectief Mobiliteit.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?
Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS.
Wat zijn de effecten van het voorstel?

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het verzoek tot behandelen heeft geen directe gevolgen maar stelt u in staat om te sturen op de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek en het Coalitieakkoord.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?
Het verzoek tot behandelen heeft geen directe gevolgen.

Met wie is dit (extern) afgestemd?
Het verzoek tot behandelen is niet afgestemd met derden. Wel wordt er constant nauw samengewerkt met externe partners in het dossier.

Heeft (burger)participatie plaatsgevonden? Op welke manier?
Nee. Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?
Via verschillende nieuwsberichten en activiteiten op sociale media is in het verleden aandacht geschonken aan de verschillende in de brief genoemde trajecten.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?
Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?
Ja. De link met Europa is: de aanpak zoals PS heeft vastgesteld in het Perspectief Mobiliteit en de Agenda Slimme en Schone Logistiek is volledig in lijn met de Europese Strategie voor Duurzame Mobiliteit.

Wat is de vervolgprocedure?
Indien u de stand-van-zakenbrief ter bespreking opneemt in uw commissie kan over de inhoud gesproken worden met de portefeuillehouder. Uw input wordt meegenomen bij de verdere uitvoering van het thema en wordt ondergebracht in rapportages, zoals de monitoring van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

M.J.H. van Kuijk A. Th. H. van Dijk

1 bijlage(n)
Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland

Bijlage 1: Notitie stand-van-zaken goederenvervoer in Noord-Holland

Inleiding
Zonder goederenvervoer staat alles stil. Tot op zekere hoogte is goederenvervoer een nutsfunctie. De provincie Noord-Holland staat samen met alle organisaties en inwoners voor enorme veranderingen. De bereikbaarheid in Noord-Holland is de afgelopen jaren steeds meer onder druk komen te staan. We zien dat de mobiliteitsnetwerken in en tussen steden en kernen vaak overbelast zijn en voor hinder voor de omgeving zorgen. Hoe en wat we distribueren maakt uit voor de impact op de maatschappij.

Op 4 april 2022 heeft u de Agenda Slimme en Schone Logistiek vastgesteld. Daarmee heeft u aangegeven dat de bereikbaarheid van het goederenvervoer op orde moet zijn, dat de sector moet verduurzamen volgens de klimaatdoelstellingen, en dat de overlast van het goederenvervoer verminderd moet worden, maar wel zo dat de ruimte die het goederenvervoer nodig heeft gewaarborgd blijft. Digitalisering is hierbij een basisaanpak.

De provincie heeft met de agenda een duidelijke beleidsinzet bepaald, op een speelveld dat jarenlang gedomineerd werd door de markt en de nationale overheid. Sinds het vorige coalitieakkoord is de provincie Noord-Holland weer positie aan het innemen op het dossier om beleidsdoelen te halen. In deze notitie staat wat er sinds het schrijven van het vorige coalitieakkoord bereikt is en welke vervolgstappen gezet worden ter uitvoering van het huidige coalitieakkoord en het vastgestelde beleid.

Twee aandachtspunten

Een eerste aandachtspunt bij de uitvoering is dat de benodigde middelen op dit moment niet gemakkelijk voorhanden zijn door de beperkte financiële ruimte bij het Rijk en de regio. Het is daardoor ingewikkeld en soms onmogelijk om projecten financieel rond te krijgen.

Een tweede aandachtspunt is de congestie van het elektriciteitsnetwerk. De netcongestie beperkt bedrijven om hun wagenparken of gebouwen te elektrificeren. De netbeheerders werken, met hulp van de provincie, aan het zo spoedig mogelijk oplossen van de netcongestie. De elektrificatie van de logistieke sector is daarom de komende jaren afhankelijk van de lokale situatie.

Samenwerking met derden, positionering in het netwerk.

Goederenvervoer gaat vaak over gemeente- en provinciegrenzen heen. Daarom is het essentieel om samen te werken met andere partners, zowel binnen als buiten de provincie Noord-Holland. De belangrijkste samenwerkingsverbanden waar we actief in zijn, zijn:

- **BO-MIRT Goederenvervoercorridor Zuid**. De provincie werkt samen met de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, en Zeeland, de havenbedrijven van Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port, en het ministerie van IenW. Deze BO-MIRT tafel bestaat naast de landsdelige BO-MIRT tafel Noordwest Nederland en wordt samen met de BO-MIRT Goederenvervoercorridor Oost-Zuidoost ingericht. De provincie neemt dus deel aan twee BO-MIRT tafels. In 2023 is de Toekomstagenda 2030 met de inzet voor de corridor in de programmaraad van de Goederenvervoercorridor Zuid vastgesteld. Ook zijn de eerste onderzoeken en plannen van aanpak voor versterkte modal shift, benodigde binnenvaartvoorzieningen,

digitalisering en autonoom transport in uitvoering (zie brief 21 november 2022, 1929543/1929546). De corridor loopt in eerste instantie van Groot-Amsterdam t/m Gent.
- **Amsterdam Logistics Programma.** In dit programma wordt door Schiphol Cargo, de Haven van Amsterdam, de Greenport Aalsmeer, Royal FloraHolland, de Hogeschool van Amsterdam, het MRA-Bureau, de Vervoerregio-Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland gewerkt aan een efficiëntere, digitale, en duurzame mainportlogistiek. De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer hebben respectievelijk 2,9 miljoen euro en 10,7 miljoen euro in een investeringsfonds gestopt (brief aan PS van 19 mei 2021, 1618626/1618836). Het programma coördineert verschillende projecten.
- **Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) Noord-Holland en Flevoland.** Deze agenda is op 12 september 2023 door GS vastgesteld en ter informatie naar u gestuurd. De Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam heeft het stuk op 9 mei 2023 vastgesteld. Het vormt de regionale uitvoeringsagenda van de landelijke aanpak voor duurzame stadslogistiek. De uitvoeringsagenda bestaat uit een zeventiental maatregelen waar overheden en bedrijven mee aan de slag gaan. De RUAS vormt een parapluplan dat gemeenten ondersteunt om duurzame stadslogistiek te organiseren en mikt op het realiseren van een gelijk speelveld zodat vervoerders en verladers weten waar ze aan toe zijn.
- **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA.** Sinds 2022 is goederenvervoer als thema opgenomen in het Rijk-regio bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA. Het is onderdeel geworden van de gezamenlijke aanpak als Ontwikkelprincipe in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA. De inpassing van goederenvervoer in de verstedelijkingsopgave (via een Mobiliteitsprogramma voor eisen voor logistiek) en een Multimodaal Netwerk Goederenvervoer worden in 2023 en 2024 bepaald. Hierdoor wordt het infrastructurele netwerk dat cruciaal is voor het goederenvervoer beter beschermd en kan in de verstedelijking meer rekening gehouden worden met het transport van goederen. Het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer wordt opgesteld voor heel Noord-Holland en Flevoland, niet alleen voor de MRA.

Modal Shift aanpak

Een belangrijke pijler voor het bereikbaar houden van Noord-Holland, het verduurzamen van het transport, en het beter benutten van de schaarse infrastructuur, is de inzet op het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar het water en het spoor. Deze modal shift wordt op verschillende manieren ondersteund.

- **Noord West Connect.** Uitvoering van het programma Noord West Connect, onderdeel van de landelijke Joint Corridors Off-Road aanpak van de Topsector Logistiek. De provincie Noord-Holland zit de stuurgroep van Noord West Connect hiervan voor en draagt ook de meeste kosten. Via het investeringsfonds van het Amsterdam Logistics Programma hebben de partners dit programma in 2023 verlengd t/m 2025 en versterkt met extra inzet van mensen. In het programma worden de modal shift projecten op elkaar afgestemd, worden knelpunten geïdentificeerd en geagendeerd, worden bedrijven gestimuleerd om gezamenlijk nieuwe goederencorridors op te zetten, en worden bedrijven met praktische hulp geholpen om hun business cases voor modal shift naar water en spoor rond te krijgen. Vanaf 2024 wordt gestart met het opbouwen van de

coördinatie van de verschillende bestaande modal shift aanpakken in Noord-Holland en Flevoland door dit programma, om zo effectiever als geheel te opereren.
- **Aanpak bouwlogistiek.** De provincie werkt, samen met partners, een aanpak bouwlogistiek uit. Zowel door afspraken te maken hoe de verstedelijkingopgave met de aanvoer van bouwmaterialen georganiseerd gaat worden, maar ook door te kijken of voor specifieke bouwlocaties bouwhubs ingericht kunnen worden. De aanpak bouwt voort op kansen die in eerdere trajecten met partners geïdentificeerd zijn, zoals een kansenkaart, en wordt er vanuit de eerdergenoemde Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek met gemeenten samen gewerkt aan plannen voor bouwlogistiek over water.
- **Metropolitaan Hub Systeem.** Vanuit de Focus Smart Mobility werkt de provincie samen met bedrijven en de provincies Utrecht en Zuid-Holland aan het versterken van de binnenvaart op kleinere vaarwegen en het inrichten van een regionaal netwerk van laad- en loskades. Het doel is om binnensteden met elektrische duwschepen te bevoorraadden, de vaarwegen beter te benutten, en het MKB via een digitale nutsvoorziening in staat te stellen gebruik te maken van binnenvaart. Dat laatste doen we door als provincie Noord-Holland met bedrijven een prototype digitale architectuur te bouwen van een soort openbaar vervoer voor goederenvervoer, met een hoge mate van voorspelbaarheid en betrouwbaarheid.
- **Onderzoek en Plan van Aanpak Binnenvaartvoorzieningen.** Om succesvolle modal shift mogelijk te maken, is in 2023 in de Goederenvervoercorridor Zuid een onderzoek uitgevoerd naar de benodigde voorzieningen voor de binnenvaart om de modal shift potentie mogelijk te maken die er in de markt aanwezig is. Hiervoor wordt voor het BO-MIRT 2023 een plan van aanpak opgesteld waarin ook afspraken worden gemaakt over cofinanciering en Rijksregelingen die voor de modal shift in Noord-Holland ingezet kunnen worden.
- **Bietencampagne Oude Zeug.** In de Kop van Noord-Holland wordt met de gemeente Hollands Kroon, de provincie en gemeente Groningen, Rijkswaterstaat en Cosun Beets Company onderzocht of en hoe de jaarlijkse bietencampagne van Noord-Holland naar de fabriek in Groningen via de werkhaven de Oude Zeug getransporteerd kan worden. Hierdoor zouden die vrachtwagens niet meer heen en weer naar Groningen hoeven te rijden, maar per schip erheen varen.
- **Afval over water.** Voor het vervoeren van afval over water is in het verleden contact geweest met HVC (de huisvuilcentrale in Alkmaar). Het bleek toen niet mogelijk om structureel afval over water te transporteren. Er is in 2023 hernieuwde interesse ontstaan bij gemeenten om dit onderwerp te onderzoeken. De provincie verkent de mogelijkheden om afval over water mogelijk te maken en wil daarover graag in gesprek met afvalverwerkers.

Provinciale infrastructuur en bereikbaarheid

Om het goederenvervoer te kunnen verplaatsen is de infrastructuur randvoorwaardelijk. De provincie is verantwoordelijk voor een deel van de infrastructuur in Noord-Holland, zoals het Noordhollandsch Kanaal en N-wegen.

- **Multimodaal Netwerk Goederenvervoer.** Voor geheel Noord-Holland en Flevoland wordt vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld, onderdeel van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, een Multimodaal Netwerk Goederenvervoer opgesteld. Hierin worden de kritische goederenvervoercorridors, knelpunten en benodigde oplossingen geïdentificeerd. Ook de inrichting van de benodigde knooppunten

voor multimodale bereikbaarheid, in Knooppuntplannen, wordt hiermee geprobeerd te realiseren. Deze is Q1 2024 afgerond.
- **Kernnetstudie.** Voor de toekomst van het Noord-Hollandse vaarwegennetwerk voeren we een Kernnetstudie uit, o.a. als verdere uitwerking van de knelpunten en oplossingen gedefinieerd in het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer. Het Kernnet voor goederenvervoer over water in Noord-Holland is in eerdere studies en in de Omgevingsvisie NH2050 wel benoemd, maar de eigenschappen daarvan zijn nog niet vastgesteld. De betekenis van het wel of niet opnemen van een stuk infrastructuur in het Kernnet is daardoor onbekend, o.a. in relatie tot de verstedelijkingsopgave, economische ontwikkeling en bereikbaarheid. De Kernnetstudie zal in 2024 aan u voorgelegd worden.
- **Binnenhaven Boekelermeer.** In 2021 heeft PS besloten om 7,5 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van een keerkom ten behoeve van de binnenhavenontwikkeling op de Boekelermeer te Alkmaar. Deze keerkom verbetert de doorstroming op de weg door het aantal brugopeningen van de Leeghwaterbrug te verminderen, en zorgt voor de realisatie van een binnenhaven bij Alkmaar. De binnenhavenontwikkeling versterkt daardoor de mogelijkheden voor goederenvervoer over water. Ook bevordert het een sterker nautisch ecosysteem in Alkmaar.
- **Netwerkvisie Logistieke Hubs.** Onderdeel van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is een Netwerkvisie Logistieke Hubs. Dit onderzoek geeft weer op welke wijze logistieke hubs in Noord-Holland een rol kunnen spelen voor een schoner en efficiënter goederenvervoer en welke stappen overheden moeten zetten om de meeste maatschappelijke meerwaarde uit logistieke hubs te halen. De netwerkvisie wordt gebruikt voor de aanpak van bouwlogistiek, voedsellogistiek en de nog op te stellen Verdozingsstrategie Noord-Holland.
- **Schiphol Cargo Mainport Programma.** Vanuit het Amsterdam Logistics Programma is een bijdrage geleverd aan het vervolg van het Schiphol Cargo Mainport Programma. Hierin wordt de digitalisering van de goederenketen van, naar en op Schiphol gerealiseerd, om zo een betere bereikbaarheid en efficiëntere dienstverlening te realiseren.
- **Digitalisering van de vaarweg.** Door uitvoering van het programma van de Blauwe Golf is de doorstroming van de vaarwegen toegenomen.

Energietransitie en klimaatmitigatie

- **Clean Energy Hubs Wegtransport.** De provincie werkt samen met andere provincies en Rijkswaterstaat aan het realiseren van Clean Energy Hubs. Een Clean Energy Hub (CEH) is een tank-, laad- of bunkerstation. De Hub heeft minimaal 2 alternatieve, duurzame energiebronnen en is vooral gericht op zwaar goederenvervoer. In 2023 is de provincie Noord-Holland toegetreden tot de Learning Community. De provincie wil ondernemers die Clean Energy Hubs willen ontwikkelen, waar dat wenselijk is, ondersteunen. In de Clean Energy Hubs Learning Community worden onderzoeken gedaan naar de energiebehoefte, het aantal benodigde Clean Energy Hubs, en hoe de locaties het beste ontwikkeld kunnen worden.
- **Clean Energy Hubs Binnenvaart.** Voor het ontwikkelen van Clean Energy Hubs voor de binnenvaart is in 2023 een regisseur binnenvaart aangesteld. De regisseur heeft de opdracht om voor het BO-MIRT 2024 een gedragen strategie te hebben ontwikkeld voor de ontwikkeling en uitrol en financiering van Clean Energy Hubs voor de binnenvaart in Nederland. De provincie Noord-Holland is bij dit traject aangesloten.

- **Noord-Hollands Convenant Waterstof in Zware Mobiliteit.** De provincie heeft op 2 november 2022 met meer dan 50 partners in 2022 een convenant gesloten om eind 2025 een eerste basisnetwerk van minimaal 8 rendabele waterstoftankstations voor zware mobiliteit te hebben in Noord-Holland. Het doel is om in 2025 een eerste dekkend netwerk van 8 waterstoftankstations voor zware mobiliteit te hebben in Noord-Holland (brief 26 oktober 2022, 1912576/1912581).
- **RH2INE.** In samenwerking met verschillende Nederlandse, Duitse, Oostenrijkse, Belgische en Luxemburgse stakeholders in de binnenvaart, wordt onder leiding van Noordrijn-Westfalen en de provincie Zuid-Holland gewerkt aan een waterstofoplossing voor binnenvaart. Vanuit RH2INE worden projecten zoals CONDOR opgestart om vanuit het bedrijfsleven de benodigde standaardisatie en technische ontwikkeling mogelijk te maken en landelijke of Europese projectfinanciering voor opschaling te organiseren.
- **Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.** De provincie Noord-Holland is in 2020 toegetreden tot deze Green Deal die verschillende klimaatdoelen nastreeft. Een belangrijk resultaat van dit traject is een emissielabel voor de binnenvaart, die waarschijnlijk eind 2023 of begin 2024 gelanceerd wordt.
- **Zero-Emissie Corridors.** Dit project vanuit Amsterdam Logistics heeft tot doel om een gedecentraliseerd energiesysteem op bedrijventerreinen te creëren, waarin logistieke voertuigen optimaal geïntegreerd zijn. Een consortium van bedrijven is bij elkaar gebracht en bundelen hun krachten om hiervoor een landelijke subsidieregeling binnen te halen om dit energiesysteem te realiseren. Als dit succesvol is, kan het concept mogelijk opgeschaald worden naar andere bedrijventerreinen.
- **NAL Logistiek.** Als onderdeel van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt door het uitvoeringsprogramma MRA-Elektrisch gewerkt aan het realiseren van de laadinfrastructuur voor logistiek. In het Jaarplan 2023 is aangegeven door MRA-E dat in 2023 in de MRA-E regio (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) 100 bedrijventerreinen voorzien worden van een plan van aanpak om de laadinfrastructuur te organiseren.

Tot slot

De provincie Noord-Holland heeft de afgelopen jaren haar positie in het veld van goederenvervoer versterkt. Verschillende projecten staan in de steigers om wanneer de financiering er is uitgevoerd te worden. Ook praat de provincie weer mee over de algemene ontwikkeling van het goederenvervoerbeleid in Nederland. Hierdoor kunnen de belangen van Noord-Hollandse inwoners en bedrijven beter beschermd worden. De komende jaren staan in het teken van verdere opschaling van maatregelen benoemd in de Agenda Slimme en Schone Logistiek. De sector staat voor een spannende tijd, met veel onzekerheden, maar ook met de zekerheid dat er altijd goederen te vervoeren zijn in de economie. Het is aan de overheid en haar partners om ervoor te zorgen dat dit zo efficiënt, schoon en slim mogelijk gedaan wordt.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13187
Extern Zaak ID	2102191
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	10.b.2
Titel	Besluitvorming Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

Het goederenvervoer in de provincie Noord-Holland is aan het veranderen. De logistiek wordt duurzamer en efficiënter. Vanaf 2025 gaan gemeenten nul-emissiezones invoeren voor de stadslogistiek. Bedrijven zijn intussen bezig om meer logistieke hubs te creëren in de provincie waar goederen op- en overgeslagen worden. Uit onderzoek bij het bedrijfsleven en gemeenten in Noord-Holland blijkt dat er behoefte is aan een eenduidige en gezamenlijke aanpak, met ruimte voor maatwerk, zodat voor ondernemers duidelijk is waar ze aan toe zijn en gemeenten van elkaars kennis en ervaring kunnen profiteren. Dit wordt gedaan via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS), onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de RUAS vastgesteld.

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Flevoland

Provincie Noord-Holland

Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS)

Versie 6 maart 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Samenvatting

Het doel van duurzame en efficiënte stadslogistiek is de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Bedrijven, overheden en andere partijen werken dagelijks samen aan een betere logistiek. In samenwerking met bedrijven en gemeenten, zijn de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland de aanjager van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS). Dit is een regionale vertaling van de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. De RUAS wordt de basis voor een gelijk speelveld voor bedrijven, en een hulpmiddel voor gemeenten.

Met concrete uitvoering en bijbehorend beleid om de duurzame ontwikkeling van stadslogistiek blijvend te stimuleren. In dit traject zijn activiteiten uit een eerder door de drie partijen opgesteld raamwerk aangescherpt door in gesprek te gaan met experts, het bedrijfsleven, gemeenten en overige belanghebbenden. Het aangescherpte pakket is bij gemeenten nogmaals getoetst in een brede groepssessie. Deze participatietrajecten zijn essentieel voor het borgen van draagvlak bij het bedrijfsleven en gemeenten. De RUAS is daarmee ook een instrument dat helpt met een regionale blik naar stadslogistiek te kijken.

Voor het aangescherpte activiteitenpakket is per activiteit de agenda in tijd en geld inzichtelijk gemaakt. Ook zijn (potentiële) trekkende partijen en werkgroepen geborgd.

Met dit document is een integrale regionale agenda opgesteld. De te nemen activiteiten zijn uitgewerkt, waarbij inzichtelijk is gemaakt welke partij waarvoor aan de lat staat, wat de doorlooptijd is en wat de mogelijke financiële impact is. Zo is het draagvlak en eigenaarschap bij bedrijfsleven en gemeenten expliciet gewaarborgd. Hiermee is de basis gebouwd voor een snel te starten vervolg: de start van de projecten en dus de uitvoering.

Hiermee komen alle partijen gezamenlijk tot slimme en schone stadslogistiek in Noord-Holland en Flevoland. Hiermee kan deze agenda bijdragen aan de doelen zoals gesteld in het landelijk Klimaatakkoord.

Vervoerregio Amsterdam

Inhoudsopgave

1. **Leeswijzer**
2. **Inleiding**
3. **Verantwoording werkwijze**
4. **Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek**
    1. Doel, afbakening en tijdspad
    2. Vier hoofdthema's
    3. Totaaloverzicht activiteiten
    4. Programmamanagement
    5. Activiteiten: actiehouders en betrokkenen
    6. Investering en routekaart
    7. Communicatiestrategie (PM)

Bijlagen

- Perspectieven logistieke bedrijfsleven
- Resultaten onderzoek naar MKB-bedrijfsleven
- Gedetailleerde activiteitensheets
- Gedetailleerde input vanuit MKB (Windesheim)

1. Leeswijzer

De Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) begint met een introductie (hoofdstuk 2) rondom stadslogistiek in Nederland en in Noord-Holland en Flevoland. Daar wordt uitgelegd waarom deze agenda een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie vormt, en hoe de agenda bijdraagt aan de doelen uit het landelijke Klimaatakkoord.

Daarna wordt in hoofdstuk 3 (verantwoording van de werkwijze) uitgelegd hoe het landelijke Klimaatakkoord uiteindelijk doorwerkt in de dagelijkse praktijk in Noord-Holland en Flevoland. De agenda zelf (hoofdstuk 4) geeft daarna de verschillende perspectieven vanuit gemeenten, het bedrijfsleven en overige belanghebbenden op ontwikkelingen en uitdagingen in de praktijk.

Tot slot staan, kort samengevat, de afspraken genoemd: wie gaat wat doen om te komen tot duurzame stadslogistiek in Noord-Holland en Flevoland.

In de bijlagen staan alle relevante perspectieven volledig uitgewerkt en toegelicht.

2. Inleiding

Van landelijke naar regionale uitvoeringsagenda

Het doel van duurzame en efficiënte stadslogistiek is de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. De ondertekenaars (bedrijven, overheden en kennisinstellingen) van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ('ZES') zetten zich gezamenlijk in voor slimme en schone stadslogistiek. In 2019 is het Klimaatakkoord ondertekend. Eén van de activiteiten daarin zijn 'ZE-zones': om de leefbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in de stad te verbeteren, en de overlast te beperken, stellen 30-40 gemeenten een gebied in zonder uitstoot van schadelijke stoffen. Zo'n gebied heet een zero-emissiezone (afgekort: ZE-zone).

Sinds de ondertekening van het Klimaatakkoord in 2019, gaat de verduurzaming van stadslogistiek snel. Stadslogistiek is een belangrijke steunpilaar van de samenleving, soms ook omschreven als 'de bloedsomloop' die winkels, horeca, bouwprojecten en mensen zelf voorziet van goederen. Het verduurzamen hiervan is complex door de vele verschillende stromen, met verschillende herkomst, bestemmingen, type ladingen, type voertuigen, type vervoerders en type verladers. Zo is bouwlogistiek wezenlijk anders dan pakketlogistiek, logistiek voor horeca of het afvoeren van afval.



Afbeelding 1: ZE-zones in Nederland (bron: OpwegnaarZES)

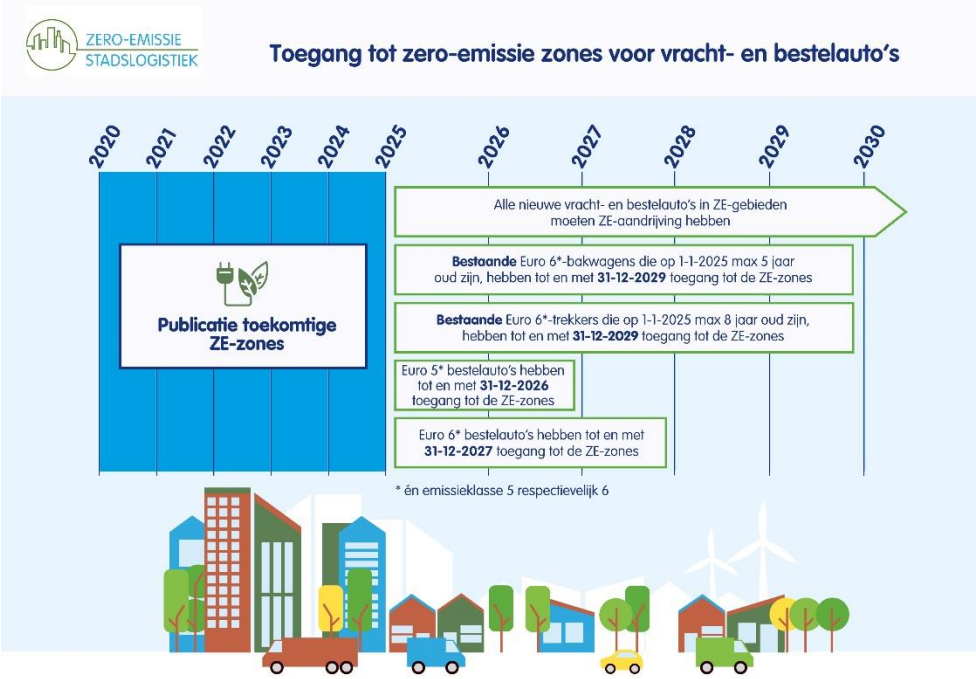
Inleiding: vervolg

In de Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zijn de kaders opgesteld waarmee een uniforme aanpak kan worden gerealiseerd. Om uitvoering te geven aan de landelijke uitvoeringsagenda, ontwikkelen de regio's een eigen regionale uitvoeringsagenda. Daarin staan concrete activiteiten en bijbehorend beleid om de duurzame ontwikkeling van stadslogistiek blijvend te stimuleren.

De RUAS vormt een paraplu die gemeenten ondersteunt om ZE-zones in te voeren (gemeenten zijn hiervoor verantwoordelijk) en zorgt voor een gelijk speelveld zodat vervoerders en verladers weten waar ze aan toe zijn. Ook ondersteunt het overheden om tot efficiëntere en schone stadslogistiek te komen. Ook gemeenten die geen ZE-zones invoeren, worden daarmee geholpen.

Door een integrale aanpak draagt de Uitvoeringsagenda bij aan de transitie naar emissievrije en slimme stadslogistiek in de regio en het landelijke doel tot 2030 een reductie van 1 megaton CO2 gerealiseerd te hebben.

In de RUAS maken we afspraken over wie wat doet en gaat doen om schone stadslogistiek te organiseren in Noord-Holland en Flevoland. De uitvoeringsagenda bevat zowel lokale activiteiten als regionale activiteiten.



Afbeelding 2: Tijdspad voertuigen in ZE-zones (bron: OpwegnaarZES)

Inleiding: doel van de agenda

Het doel van de RUAS is om met regionaal afgestemde activiteiten de transitie naar efficiëntere en duurzame stadslogistiek te faciliteren en daarmee een regionale bijdrage te leveren aan de doelen van het klimaatakkoord. Het activiteitenpakket van de RUAS vormt daar een belangrijk onderdeel in.

De RUAS is ook een instrument dat helpt om met een regionale blik naar stadslogistiek te kijken. Logistiek houdt immers geen rekening met gemeentegrenzen. Een belangrijke voorwaarde voor een efficiënt en duurzaam logistiek systeem is dat het systeem op regionaal niveau werkt. Maar ook tussen regio's, dus afgestemd op andere uitvoeringsagenda's. En dat de betrokken partijen elkaar weten te vinden.

Ook is de voldoende beschikbaarheid van laadinfrastructuur en interoperabiliteit van deze laadinfrastructuur een randvoorwaarde.

Voor de uitvoering is niet alleen de inhoud cruciaal, maar ook andere randvoorwaarden. De bredere communicatiestrategie wordt nog uitgevoerd, maar is nauw verbonden met de verdere invulling van de uitvoeringsagenda. Ook het programmamanagement is toegevoegd bij uitvoering (achteraan het document).

De RUAS wordt de basis voor een gelijk speelveld voor bedrijven, en een hulpmiddel voor gemeenten.

3. Verantwoording werkwijze

In onderstaande figuur is schematisch de gevolgde aanpak weergegeven. De figuur is op de volgende slide toegelicht.

Gemeenten

Kerngroep G40-gemeenten

Alkmaar, Almere, Amstelveen, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer, Hilversum, Hoorn, Lelystad, Zaanstad e.a.

Overige gemeenten

- Aalsmeer, Dijk en Waard, Drechterland, Edam-Volendam, Enkhuizen, Heemstede, Hollands Kroon, Landsmeer, Medemblik, Schagen, Stede Broec, Velsen, Waterland.
- Slim/Schoon: Zuid-Kennemerland IJmond, regio Alkmaar, Gooi- en Vechtstreek, Noord-Holland-Noord.
- VRA werkgroep Verkeer en Vervoer
- Vervoerberaad Flevoland

Bedrijfsleven

Logistieke sectoren

7 sessies:
Post- en pakketten, horeca, retail non-food, retail food, bouw, facilitair en afval

MKB-bedrijfsleven

25 interviews

Overige organisaties

- MRA-elektrisch,
- Gooi- en Vechtstreek,
- Horizon Flevoland,
- Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord,
- Programma Herstructurering Bedrijventerreinen

Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek

Werkgroep Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam

De figuur uit voorgaande slide is hier uitgewerkt.

De opdrachtgeversgroep in dit proces omvat de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland, waarmee wekelijks de voortgang is gemonitord en besproken.

Gemeenten in deze twee provincies zijn via twee sporen betrokken:

1. Gemeenten die een ZE-zone moeten of willen invoeren (groep 1)
2. En de overige gemeenten, waarvoor stadslogistiek relevant is (groep 2)

Voor groep 1 is een werkgroep opgesteld met intensieve betrokkenheid bij dit dossier. Groep 2 is benaderd door opdrachtgever of opdrachtnemer om interesse te peilen. Met hen is via mail, aparte overleg of bestaand overleg contact geweest. Hiermee heeft elke gemeente zelf de betrokkenheid op de juiste manier bepaald.

Het bedrijfsleven is geconsulteerd door per afzonderlijke logistieke stroom in een aparte sessie te reflecteren op de thema's, de uitdagingen en de mogelijke richtingen voor activiteiten. In totaal waren dit zeven sessies: post- en pakketten, horeca, retail non food, retail food, bouw, facilitair en afval. Per sessie waren relevante partijen werkzaam in die logistieke stroom aanwezig, samen met brancheorganisaties TLN en Evofenedex. De resultaten zijn samengevat in dit document in de bijlage 'input logistieke bedrijfsleven'.

In dit traject is speciale aandacht besteed voor het perspectief van midden- en kleinbedrijven (MKB). Deze zijn namelijk vaak moeilijk te bereiken. In samenwerking met Hogeschool Windesheim zijn met 25 MKB-bedrijven uit de regio diepte-interviews gehouden. De resultaten zijn samengevat in de bijlage 'input MKB' en de onderliggende presentatie van Windesheim, 'Input MKB – gedetailleerd'.

De Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Flevoland hebben een raamwerk voor de RUAS opgesteld. In dit raamwerk staan de belangrijkste landelijke, regionale en lokale trends, ontwikkelingen en onderzoeken rondom stadslogistiek samengevat. Dit raamwerk vormt de basis voor het vervolg richting het activiteitenpakket.

Op verzoek van de opdrachtgevers is het raamwerk kritisch geanalyseerd en verbeterd waar nodig. Landelijk toonaangevende experts van Royal HaskoningDHV hebben in vier sessies de voorgestelde ontwikkelingen, trends en activiteiten per thema aangescherpt:

- Laad- en tankinfrastructuur (27 oktober 2022)
- Smart logistics (1 november 2022)
- Duurzaam inkopen (2 november 2022)
- Toegang tot binnensteden (3 november 2022)

Op basis hiervan is het raamwerk minimaal bijgesteld; de hoofdlijnen hebben standgehouden en zijn gebruikt als basis voor het vervolg.

4.1. Doel, afbakening en tijdspad

Doel

De RUAS moet concrete activiteiten (projecten) en bijbehorend beleid voor alle relevante partijen bieden om de duurzame ontwikkeling van stadslogistiek blijvend te stimuleren.

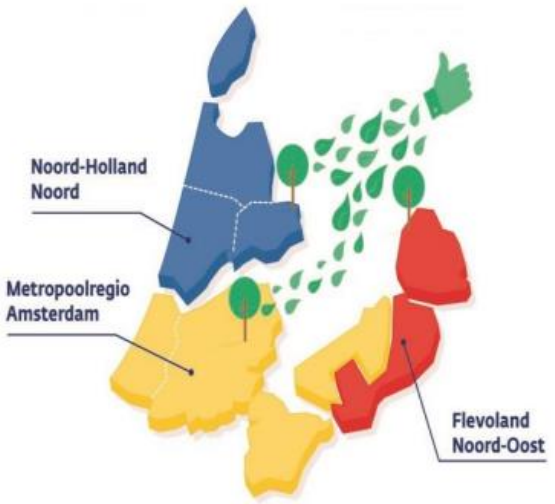
Afbakening

De RUAS beperkt zich inhoudelijk tot stadslogistiek. Er is bij aanvang van het project stilgestaan bij de behoefte aan een breder kader op onderwerpen als smart logistics en laadinfrastructuur. Deze onderwerpen komen terug in de RUAS, maar dan wel direct in relatie tot stadslogistiek.

De geografisch afbakening voor de RUAS is de gemeenten in de Provincie Noord-Holland en de Provincie Flevoland.

Tijdspad

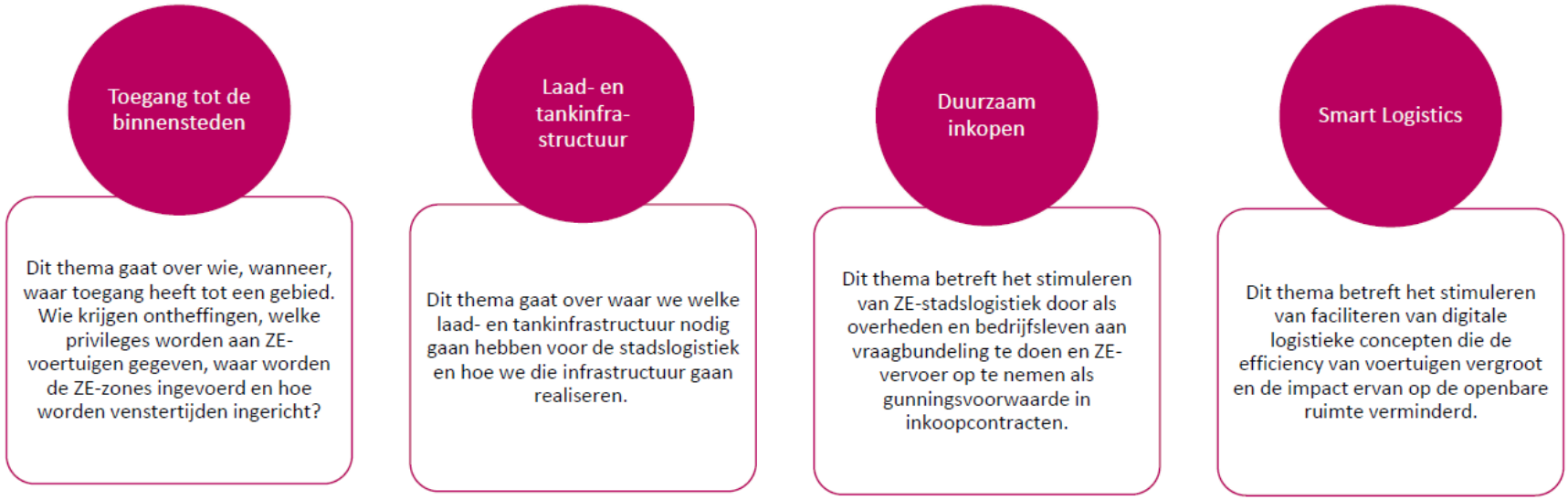
De RUAS biedt per activiteit een globaal overzicht van de te nemen stappen in de tijd. Activiteiten verschillen onderling, maar een typisch overzicht van te nemen stappen loopt van 2023 tot 2025, met soms een doorkijk richting 2030.



Afbeelding 3: kaart van het RUAS-gebied (bron: RMP)

4.2. Vier hoofdthema's

In de RUAS worden vier thema's onderscheiden. Deze zijn in onderstaande figuur weergegeven en kort toegelicht. Alle activiteiten zijn onder te brengen in één of meer van deze thema's, en vormen samen de basis van duurzame stadslogistiek.



Per thema zijn verschillende activiteiten geformuleerd. Op de volgende pagina zijn deze schematisch weergegeven.

4.3. Totaaloverzicht activiteiten

Toegang tot de binnensteden

- Afstemming invoering ZE-zones
- Basisraamwerk toegangsbeleid
- Stadslogistiek in gebiedsontwikkeling
- Haalbaarheidsonderzoek sturing op stromen

Laad- en tankinfra-structuur

- Logistiek in gemeentelijke laadvisies
- Inventariseren vraag / aanbod bedrijventerreinen
- Faciliteren waterstof trucks

Duurzaam inkopen

- Inkoop eigen logistiek wagenpark
- Slimme & schone bouwlogistiek
- Slimme & schone facilitaire logistiek
- Bundeling inkooptrajecten ANPR-camera's

Smart Logistics

- Datadelen voor logistiek
- Intelligente toegang
- Slimme routering
- Logistieke hubs
- Pakketkluizen
- Dashboard logistieke stromen

4.4. Programmamanagement, actiehouders en betrokkenen

Eindverantwoordelijkheid en primair trekkerschap van de RUAS is belegd bij de Vervoerregio Amsterdam. De aansturing van de RUAS vindt plaats door de ambtelijke stuurgroep RUAS. Hierin hebben zitting:

- Vervoerregio Amsterdam (voorzitter)
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Gemeente Amsterdam
- 1 middelgrote gemeente (te benoemen, waarbij participatie jaarlijks kan rouleren onder verschillende gemeenten).

De ambtelijke stuurgroep komt enkele malen per jaar bij een om de voortgang van de activiteiten te bespreken. De stuurgroep rapporteert aan de bestuurlijke opdrachtgevers (belegd bij bestuurlijk Platform Mobiliteit MRA).

Eenmaal per jaar worden geïnteresseerde gemeenten en het georganiseerd bedrijfsleven (zoals TLN en evofenedex) uitgenodigd in een netwerkbijeenkomst.

Uitleg activiteitensheets

- Op de volgende pagina's staan alle activiteiten samengevoegd in een totaaloverzicht (alle volledige activiteitensheets staan uitgewerkt in de bijlagen). De activiteiten zijn ingedeeld naar een thema waar deze het beste in past (toegang tot binnensteden, laad- en tankinfrastructuur, duurzaam inkopen en smart logistics).
- Per activiteit wordt toegelicht welke partij de actiehouder is om deze activiteit uit te voeren. Deze partij is meestal 'natuurlijk', omdat deze partij al werkt aan dit thema. Dit is belangrijk, om snel tot uitvoering te kunnen komen.
- Ook staat per activiteit toegelicht welke partijen hierbij betrokken kunnen worden. Dit kan een werkgroep zijn, of een aanjager, of een ondersteuner.
- Vervolgens is per activiteit (op basis van referentiebedragen en vergelijkbare projecten of inzet) een groffe kosteninschatting gemaakt, en een mogelijke fasering opgesteld. Ook is gezocht naar mogelijkheden voor cofinanciering.
- Afkortingen staan uitgelegd in de activiteitensheets zelf

NB: zowel de kosten als de planning zijn eerste schattingen op basis van referentieprojecten.

Vervoerregio Amsterdam

4.5. Activiteiten: actiehouders en betrokkenen

Activiteit	Actiehouder	Betrokkenen
ZE-zones: kennis delen en regionale afstemming	Prov. Noord-Holland en Flevoland, Vervoerregio	Via werkgroep: alle ZE-zone gemeenten
Regionaal basisraamwerk toegangsbeleid (venstertijden en ontheffingen)	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam, Ministerie IenW (programma VSD)	Uitvoeren in programma VSD. ZE-gemeenten
Logistiek in gebiedsontwikkeling	MRA Platform Smart Mobility, Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio (via MTB). Gemeenten Zaanstad en Purmerend	Connekt, Topsector Logistiek, CROW, Gem. Utrecht
Haalbaarheidsonderzoek sturing op stromen	Gemeente Amsterdam	Topsector Logistiek. Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio.
Opnemen logistiek in gemeentelijk laadvisies	Uitvoering door MRA-e. Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam geven richting aan.	Relaties met NAL en RAL, en gemeenten. Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland, via Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors
Inventariseren vraag/aanbod bedrijventerreinen	Uitvoering door MRA-e. Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam geven richting aan.	Regionale en lokale overheden leveren informatie aan (zoals Atlas PlaBeKa). Ontw.bedr. NHN, SADC, Horizon Flevoland (via Progr. Herstruct. Bedrijventerreinen en ZE Corridors).
Faciliteren waterstof voor stadslogistiek	Regio West-Friesland (Medemblik), Regio IJmond (Omgevingsdienst), Provincie Noord-Holland	Regio NZKG, Regio Alkmaar/Kop van Noord-Holland, Amsterdam, Convenantspartners
Inkoop eigen logistiek wagenpark ZE	Prov. Noord-Holland, Gem. Hollands Kroon, leasepartijen	Inventarisatie benodigd. Gemeenten en marktpartijen?
Slimme en schone bouwlogistiek	Gemeente Amsterdam	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio Amsterdam. ZE-gemeenten met veel (binnen)stedelijke bouwprojecten.
Slimme en schone facilitaire logistiek	Prov. Flevoland, Gem.Lelystad, Rijkswaterstaat, Rechtbank Prov. Noord-Holland, Gem. Haarlem, Spaarnelanden	Vervoerregio Amsterdam, marktpartijen
Bundeling inkoop ANPR-camera's	Gemeenten Hoorn en Zaanstad	Gemeenten Haarlemmermeer, Hilversum, Schagen, Amstelveen, Aalsmeer, SPES
Datadelen voor logistiek	Provincie Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gemeenten
Intelligente toegang	Gemeenten Schagen, Amstelveen, Waterland	Via VSD: Prov. Noord-Holland, Flevoland, Min. IenW. Gem. Almere.
Slimme routering / kwaliteitsnet	Projectteam Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer	Deelnemers MRA kernteam logistiek
Logistieke hubs	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gemeenten (Aalsmeer en Amsterdam)
Pakketkluizen	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gem. Hollands Kroon, Amstelveen, Aalsmeer, Waterland
Dashboard logistieke stromen doorontwikkelen	Prov. Noord-Holland, Vervoerregio	Gemeenten

4.6. Investering en routekaart

In deze sheet staan het budget en plaatsing in de tijd per activiteit. Dit is gesplitst in activiteiten waar de VRA en provincies actiehouder zijn, en activiteiten waar andere partijen actiehouder zijn. Deze slide betreft de activiteiten waar eerstgenoemden actiehouder zijn.

Het totale budget voor VRA en provincies bedraagt minstens € 160.000. Hiervan is een deel al belegd in lopende financiering, maar een deel van de financiering zal nog geregeld moeten worden. Een deel is nader te bepalen.

Activiteit	Budget	Planning			
		2023	2024	2025	2026
ZE-zones: kennis delen en regionale afstemming	€ 0				
Regionaal basisraamwerk toegangsbeleid (venstertijden en ontheffingen)	€ 50.000				
Logistiek in gebiedsontwikkeling	€ 30.000				
Opnemen logistiek in gemeentelijk laadvisies	€ 30.000				
Faciliteren waterstof voor stadslogistiek	Nader te bepalen				
Inkoop eigen logistiek wagenpark ZE	€ 0				
Slimme en schone facilitaire logistiek	Nader te bepalen				
Datadelen voor logistiek	Nader te bepalen				
Slimme routering / kwaliteitsnet	€ 50.000				
Logistieke hubs	Nader te bepalen				
Dashboard logistieke stromen doorontwikkelen	Nader te bepalen				

NB: zowel kosten als fasering zijn geen nauwkeurige berekeningen, maar schattingen op basis van referentiebedragen, vergelijkbare projecten of inzet.

Investering en routekaart (vervolg)

Het budget en plaatsing in de tijd per activiteit is gesplitst in activiteiten waar de VRA en provincies actiehouder zijn en activiteiten waar andere partijen actiehouder zijn. Deze slide betreft de activiteiten waar andere partijen actiehouder zijn.

Het totale budget bedraagt minstens € 80.000 (deels nog nader te bepalen). Hiervan is onbekend welk deel al is belegd in lopende financieringen.

Activiteit	Budget	Planning			
		2023	2024	2025	2026
Haalbaarheidsonderzoek sturing op logistieke stromen	€ 30.000				
Inventariseren vraag/aanbod bedrijventerreinen	€ 30.000				
Slimme en schone bouwlogistiek	Nader te bepalen				
Bundeling inkoop ANPR-camera's	€ 0				
Intelligente toegang	Nader te bepalen				
Pakketkluizen	€ 20.000				

NB: zowel kosten als planningen zijn schattingen op basis van referentiebedragen, vergelijkbare projecten of inzet.

Overzicht bijlagen

Er zijn vier bijlagen aan de eindrapportage toegevoegd. De bijlagen zijn hier opgenomen met een korte beschrijving van de inhoud en de relatie tot het hoofddocument.

1. Perspectieven logistieke bedrijfsleven

Er zijn sessies georganiseerd met zeven logistieke sectoren. De bijlage beschrijft de uitkomsten van deze sessies. De sessies hebben bijgedragen aan het aanscherpen van de op te nemen activiteiten en aan het borgen van draagvlak bij het bedrijfsleven.

2. Input MKB

Met 25 MKB-bedrijven zijn interviews verricht over het activiteitenpakket. De bijlage beschrijft hoe de uitkomsten van deze gesprekken accenten in het aangescherpte activiteitenpakket hebben bepaald. Daarnaast dragen deze gesprekken bij aan het onderhouden van contact met voor de regio lastig te bereiken partijen.

3. Gedetailleerde activiteitensheets

De activiteiten genoemd in het hoofddocument zijn in deze bijlage gedetailleerd beschreven. Opgenomen is een omschrijving, doelstellingen, relevante logistieke segmenten, stand van zaken, benodigde capaciteit / middelen en subsidiekansen. Ook opgenomen is de trekker en werkgroep. Afsluitend is opgenomen een globale planning.

4. Input MKB – Gedetailleerd

De eindrapportage van Hogeschool Windesheim is opgenomen als bijlage, en is onderliggend aan eerdergenoemde ‘input MKB’.

Het bedrijfsleven is geconsulteerd door per afzonderlijke logistieke stroom in een aparte sessie (in totaal 7 sessies) te reflecteren op de thema's, de uitdagingen en de mogelijke richtingen voor activiteiten.

Per sessie waren relevante partijen werkzaam in die logistieke stroom aanwezig, ook waren TLN en/of Evofenedex aanwezig. De resultaten zijn samengevat in dit document.

De volgende sessies zijn georganiseerd:

- Afvallogistiek (13 januari 2023)
- Bouwlogistiek (12 december 2022)
- Facilitaire logistiek (15 december 2022)
- Horecalogistiek (16 januari 2023)
- Post- en pakketlogistiek (13 januari 2023)
- Retail food logistiek (12 januari 2023)
- Retail non-food logistiek (17 januari 2023)

Op de volgende pagina's staat de input schematisch weergegeven.

Vervoerregio Amsterdam

Overzicht input sessies logistiek bedrijfsleven (Bijlage 1)

Thema	Toegang tot binnensteden	Tank- en laadinfrastructuur	Duurzaam inkopen	Smart logistics
Post & pakketten	• Behoefte aan uniformiteit ZE-zones, venstertijden en privileges • Behoefte aan "ideale logistieke winkelstraat" (LPvE) • Borg toegankelijkheid LEVs/fietsen • Weinig draagvlak voor concessies	• Onvoldoende laadinfra is punt van zorg (depots)	• *Niet aan orde geweest*	• Behoefte aan richting voor pakketkluizen • Overheidsinzet op hubs niet per se noodzakelijk • Maatwerk en privileges interessant, mits "smart"
Horeca	• Behoefte aan uniformiteit ZE-zones, venstertijden en privileges • Aandacht voor geografische "uithoeken": ZE moeilijk in te passen • Concessies mogelijk interessant	• Laadinfra moet beter op orde; randvoorwaarde • Waterstof nog niet aan de orde in NH, wel elders	• *Niet aan orde geweest*	• Inzicht in beschikbare laad-losplekken noodzakelijk (evt. realtime) • Hubs: lastige opgave voor horeca (vanwege regelgeving), wel per bedrijf.
Retail – non food	• Behoefte aan duidelijkheid (ZE) en uniformiteit toegangsbeleid (venstertijden)	• Laadinfra-capaciteitsuitbreiding urgent probleem (op depots)	• *Niet aan orde geweest*	• *Niet aan orde geweest*
Retail – food	• Behoefte aan duidelijkheid en eenduidigheid toegangsbeleid / ZE	• Laadinfra-capaciteitsuitbreiding urgent probleem (met name op depots)	• Duurzaam inkopen helpt om bewustzijn te vergroten (ook bij MKB)	• Bij hubs gebruik maken van wat er al is vanuit logistieke bedrijfsleven
Bouw	• Uniformiteit wenselijk (m.n. voertuigbeperkingen)	• Duidelijke wens voor laadinfra op openbare terreinen	• Moet beter worden opgepakt, met name gemeenten buiten Amsterdam • Bij voorkeur uniforme duurzaamheidseisen	• Twijfels bij datadelen en dashboarding • Info over beperkingen graag uniform ontsluiten
Facilitair	• Regelgeving helpt om minder/anders/slimmer te leveren	• *Niet aan orde geweest*	• Vraagbundeling organiseren • Best practices en tools delen	• Inzicht in data wenselijk (wat komt waar vandaan)
Afval	• Behoefte aan uniformiteit voor voertuigafmetingen (ook relevant voor ZE-inzet) • Behoefte aan privileges	• Zeer belangrijk; vooral ook inzicht gewenst in waar vraag/aanbod problemen zijn	• Interessant, mits eenduidige eisen (zoals voertuigafmetingen) en aandacht voor hogere kosten	• Winstwaarschuwing: Datadelen is niet eenvoudig • Bundeling via hubs niet aan de orde.

Op basis van voorgaand overzicht kunnen wij de volgende conclusies trekken die relevant zijn m.b.t. opgaven in de RUAS:

Toegang tot binnensteden

Duidelijkheid en uniformiteit worden door veel partijen genoemd als topprioriteit. Het gaat hierbij om zowel de ZE-zones als het algehele toegangsbeleid (venstertijden, privileges) als om ontheffingenbeleid.

De behoefte aan een **betere borging van logistiek in ruimtelijke ontwikkelingen** (nieuwbouw én reconstructies) wordt onderschreven.

De houding t.o.v. logistieke concessies is ambigu: ze worden of expliciet omarmd (m.n. professionele vervoerders) of afgewezen.

Laad- en tankinfra-structuur

Door vrijwel alle partijen gebrek laadinfra-capaciteit benoemd als kritiek punt.

Dit betreft hoofdzakelijk depotladen (op bedrijventerreinen) waar capaciteit onvoldoende is; vraag / aanbod analyse is hier wenselijk. Voor de bouw wordt ook gevraagd om laadinfra op openbare terreinen en bouwplaatsen. Depotladen vindt veelal op eigen terrein plaats, waardoor overheden een andere rol hebben.

Samenvattende opmerkingen (bijlage 1)

Duurzaam inkopen

Zeer relevant voor facilitaire en bouwlogistiek, amper/niet voor andere sectoren.

Met name het **veel breder delen van goede ervaringen (in m.n. Amsterdam) onder andere gemeenten** is wenselijk.

Duurzaam inkoop-eisen door overheden zijn een goed instrument om bewustzijn tot slimmer en duurzamer werken te stimuleren.

Smart Logistics

Het ontsluiten van informatie over toegangsbeperkingen is voor alle sectoren wenselijk. Inzicht in herkomst van transportstromen is interessant, met oog op bundeling van facilitaire logistiek.

Wat betreft hubs geven veel sectoren aan dit zelf op te kunnen pakken, mits voldoende ruimte (m2) en aansluiting (laadinfra) geborgd is.

Overzicht deelnemers per sessie (bijlage 1)

Thema	Aanwezige partijen
Post & pakketten (13 januari 2023)	Lockster, DHL Parcel, PostNL, DPD, Fietskoerier Haarlem, Evofenedex
Horeca (16 januari 2023)	Huize Horeca, Sligro, Nabuurs, Drankgroothandel Hein Smit, GDH, HANOS, Leen Menken Food Service Logistics, Evofenedex
Retail – non food (17 januari 2023)	Stad Alkmaar Logistics, Hema, Cityhub, Hilliehub, Boekhandel Stumpel, Evofenedex
Retail – food (12 januari 2023)	Picnic, Albert Heijn, Jumbo, St. van den Brink, Simon Loos, Evofenedex
Bouw (12 december 2022)	Hibin, Goedkoop Bouwmaterialen, BQ Duiker, Van der Veekens, Van Keulen, Bouwcenter Filippo, Dura Vermeer, De Nijs, Dekschuiten en Pontons, Heijmans, Verticaal Transport, TLN, Evofenedex
Facilitair (15 december 2022)	Hogeschool van Amsterdam, Universiteit van Amsterdam, Green Business Club Zuidas, WTC Amsterdam, Deudekom, Canon, Accenture, MyPup, Spaarnelanden, Bundel.it, TLN, Evofenedex
Afval (13 januari 2023)	Renewi, Spaarnelanden, GP Groot, Pre-Zero, Next Mobility, en Meerlanden per email

Omdat MKB-bedrijven lastig te bereiken zijn, is in dit traject speciale aandacht geweest voor MKB-bedrijven. In samenwerking met Hogeschool Windesheim zijn met 25 MKB-bedrijven uit de regio interviews gehouden. Hieronder de belangrijkste algemene en thematische conclusies, alle resultaten zijn te vinden in de bijlage.

Algemene conclusies

- De meeste respondenten maken geen gebruik van ZE-ondersteuning door externe partijen. Enkele ondernemers geven aan dat zij hier niet mee bezig zijn en / of geen tijd hebben.
- Respondenten geven aan duurzaamheid belangrijk te vinden, maar onderwerpen met betrekking tot de eigen bedrijfsvoering staan voorop. Daarmee zijn financiële haalbaarheid, actieradius en beschikbaarheid van laadinfrastructuur thema's waar de respondenten zich zorgen over maken.
- Respondenten geven aan graag op de hoogte gesteld te worden van ontwikkelingen. Tegelijkertijd geven zij aan geen tijd te hebben zich in deze onderwerpen te verdiepen.
- Naast informatieverstrekking vindt een deel van de respondenten de beschikbaarheid van subsidie en investeringen in laadinfrastructuur de belangrijkste vervolgstappen van overheidsinstanties.

Bijlage 2: Resultaten onderzoek MKB-bedrijven (vervolg)

		Input voor RUAS
Toegang tot binnen-steden	• De meerderheid is bekend met zero-emissiezones. Wel is het aandeel dat onbekend was met zero-emissiezones onder de respondenten aanzienlijk. • De ene helft verwacht zich aan te passen aan de activiteiten, de andere helft verwacht zero-emissiezones te vermijden *(buiten de respondenten die überhaupt niet in zero-emissiezones zullen komen)* • Het overgrote deel van de respondenten maakt zelden tot nooit gebruik van ontheffingen.	• ZE-zones integraal communiceren en invoeren • Duidelijk maken wat de consequenties van invoering zijn voor specifiek bedrijf (bv. rondom ontheffingen) • En ontzorgen / makkelijk maken
Tank- en laadinfra structuur	• De respondenten die aangeven elektrisch te gaan rijden doen dit ‘omdat het moet’ door nieuwe regelgeving, ervaren maatschappelijke druk of zijn zelf begaan met het milieu. • De respondenten die aangeven niet elektrisch te gaan rijden doen dit omdat zij het niet als rendabel zien, of er überhaupt nog niet over nagedacht te hebben. Tegelijkertijd is het merendeel van de respondenten niet bekend met bestaande subsidies voor uitstootvrije voertuigen. • De respondenten zijn bezorgd over de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur en de actieradius van elektrische voertuigen. Waterstof kwam niet aan bod.	• Beschikbaarheid logistieke laadinfra (op bedrijventerreinen, en in woonomgeving) • Betere communicatie ‘waarom elektrisch rijden’ en over subsidies

Bijlage 2: Resultaten onderzoek MKB-bedrijven (vervolg)

		Input voor RUAS
Smart Logistics	Driekwart van de respondenten maakt gebruik van Google Maps en TomTom. In enkele gevallen wordt gebruik gemaakt van dynamische planningssoftware.	• Veelvuldig gebruik routeplanners: logistieke data goed ontsluiten
Duurzaam inkopen	*Geen input, niet aan de orde geweest*	

Bijlage 3: Activiteiten per thema



In het overzicht op de vervolgpagina's wordt per thema toegelicht welke activiteit door welke actiehouder wordt uitgevoerd. Ook staat toegelicht welke partijen die actiehouder ondersteunen in de werkgroep.

De indeling in de thema's geldt als volgt:

- Toegang tot de binnensteden
- Laad- en tankinfrastructuur
- Duurzaam inkopen
- Smart logistics

Voorafgaand wordt in sheets toelichting gegeven op het programmamanagement en communicatie.

Programmamanagement

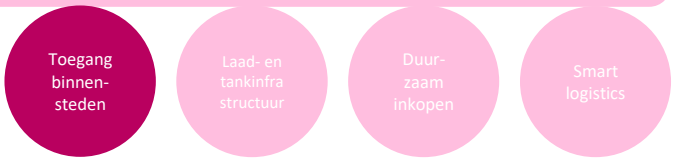
Activiteit	Programmamanagement
Omschrijving	Eindverantwoordelijkheid van de RUAS is belegd bij de Vervoerregio Amsterdam als aanjager en aanspreekpunt. De aansturing van de RUAS vindt plaats door de ambtelijke stuurgroep RUAS.
Doelen	Aansturing van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek
Relevante logistieke segmenten	n.v.t.
Effecten (inschatting)	n.v.t.
Huidige situatie	Er is informeel overleg tussen Provincies en VRA.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	FTE: inzet uren VRA, Provincies en gemeenten (geborgd in lopende programma's)
Subsidiekansen	n.v.t.

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Vervoerregio Amsterdam
Betrokken	Ambtelijke stuurgroep bestaande uit: VRA (voorzitter), Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland Gemeente Amsterdam, 1 middelgrote gemeente (te benoemen, waarbij participatie jaarlijks kan rouleren onder verschillende gemeenten).
Nationale overheid	n.v.t.
Bedrijfsleven	Eenmaal per jaar wordt het georganiseerd bedrijfsleven (zoals TLN en evofenedex) uitgenodigd.

Stappenplan 2023 - 2026

1. Ambtelijke stuurgroep (2023-2025)
2. Evaluatie programma RUAS (2026)

Activiteitenoverzicht per thema: Toegang tot binnensteden



Activiteit	Actiehouder	Betrokken
ZE-zones: kennis delen en regionale afstemming	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Alle ZE-zone gemeenten.
Basisraamwerk toegangsbeleid (venstertijden en ontheffingen)	Opdrachtgevers: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam VSD vanuit Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat	Uitvoeren in programma VSD. Gemeenten Haarlemmermeer
Logistiek in gebiedsontwikkeling	MTB via opdrachtgevers: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam Gemeenten Zaanstad en Purmerend	Connekt, Topsector Logistiek, CROW, Gemeente Utrecht
Haalbaarheidsonderzoek sturing op logistieke stromen	Gemeente Amsterdam	Topsector, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam.

ZE-zones: kennis delen en regionale afstemming

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Delen kennis en ervaringen door alle ZE-zone-gemeenten Harmonisatie en samenwerking voor: • Communicatie • Handhaving (bv aantal recidivistentermijnen, duur waarschuwingsperioden, handhaving met scanauto via ervaringen Tilburg) • Ondersteunend beleid (geleerde lessen)
Doelen	• Versnelling realisatie van zero-emissie zones • Gelijk speelveld voor bedrijfsleven • Eenduidige, duidelijke communicatie naar bedrijfsleven
Relevante log. segmenten	Alle
Huidige situatie	Er zijn contacten middels het programma Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) , maar onderling contact kan verbeteren.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** Minimale extra inzet door 4 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. **Middelen:** Niet voorzien
Subsidiekansen	Financiering via SPES en financiering via middelen vanuit Ministerie EZK

Rollen	Beschrijving
Projecttrekker	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Werkgroep	Alle ZE-zone gemeenten
Nationale overheid	Brengt kennis in via SPES-programma (SPES kan (deels) aanwezig zijn bij sessies)
Bedrijfsleven	Geen directe rol; kunnen wel desgewenst aanschuiven ter toetsing.

Stappenplan 2023 - 2026

1. Opstarten regionale projectgroep ZE-Zones (2023)
2. 4 maal per jaar (fysiek of digitaal) bijeenkomst, continue kennisdeling (2023-2026)

Basisraamwerk toegangsbeleid (venstertijden en ontheffingen)

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Ontwikkelen van raamwerk met standaarden voor venstertijden, ontheffingen daarop (uitgewerkt in standaard artikelen/beleidsregels) en privileges. Doel is dat alle gemeenten dit raamwerk hanteren en daarmee harmonisatie ontstaat in beleid (en afname administratieve lasten bedrijfsleven). Daarnaast ontsluiten van deze informatie via 1 portaal (regionaal, evt landelijk indien deze wordt gerealiseerd)
Doelen	• Eenduidig, duidelijk toegangsbeleid • Efficiëntere bedrijfsvoering en vermindering van administratieve last voor bedrijfsleven • Efficiëntere logistiek (minder voertuigen) door geharmoniseerde venstertijden
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	In VRA venstertijden grotendeels geharmoniseerd, maar ontheffingenbeleid niet. Buiten VRA geen harmonisatie op venstertijden. Ook privileges voor ZE-voertuigen zijn niet afgestemd.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** Minimale extra inzet door 4 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. **Middelen:** € 50.000 (opstellen raamwerk) + € 25.000 (opstellen loket) + evt. cofinanciering VSD
Subsidiekansen	Subsidiemogelijkheid programma Veilig Slim Duurzaam (50% cofinanciering). Projectplan in concept opgesteld.

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Opdrachtgevers: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (via programma VSD)
Betrokkenen	Uitvoeren in programma VSD. Met ZE-zone gemeenten
Agendaleden	Alle gemeenten met venstertijden
Nationale overheid	Betrokkenheid Programma VSD: opstellen één centraal loket; MRA kan als pilot regio fungeren om eerste stappen te zetten.
Bedrijfsleven	Toetsende rol

Stappenplan 2023 - 2026

1. Opstellen raamwerk toegangsbeleid 2023
   Kan o.b.v. raamwerk Noord-Nederland – nader te detailleren voor MRA
2. Realisatietraject gemeenten – 2024/2026: gemeenten passen (via verkeersbesluiten, ontheffingenbeleid) hun beleid (op relevante onderdelen) aan
3. Realisatie portal (onder regie VSD) 2023/2024
4. Opschaling Portaal naar 1 Loket Landelijk (door VSD)

Logistiek in gebiedsontwikkeling

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Een MPvE is een 'mobiliteits'-tegenhanger van stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE). Hiermee wordt mobiliteit integraal meegenomen in planvorming, waardoor mobiliteit echt goed geregeld wordt. Zo kan rekenkundig worden onderbouwd dat sommige zaken (zoals # parkeerplekken) minder of zelfs niet meer nodig zijn. Een logistiek programma van eisen (LPvE) kan een mogelijkheid zijn.
Doelen	Door gebruik te maken van MPvE's waarin logistiek integraal is meegenomen, kan bij gebiedsontwikkeling de transitie naar slimme en schone mobiliteit (en logistiek worden aangejaagd).
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Er lopen nu pilots waarin ook logistiek wordt meegenomen, maar dit zijn uitzonderingen. De pilots vinden plaats in o.a. Zaanstad.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** Minimale extra inzet door 4 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. **Middelen:** € 30.000 (opstellen LPvE) + evt. cofinanciering Topsector (en samenwerking met Utrecht)
Subsidiekansen	Topsector Logistiek/CROW (ontwikkelt algemeen LPvE)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	MRA Platform Smart Mobility, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam (via traject Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer), en gemeenten Zaanstad en Purmerend
Betrokkenen	Connekt, Topsector Logistiek, CROW, Gemeente Utrecht
Nationale overheid	-
Bedrijfsleven	Geen directe rol; kunnen wel desgewenst aanschuiven ter toetsing.

Stappenplan 2023 - 2026

1. Opstellen LPvE voor MRA
2. 2024: opnemen activiteit in MTB

Haalbaarheidsonderzoek sturing op logistieke stromen

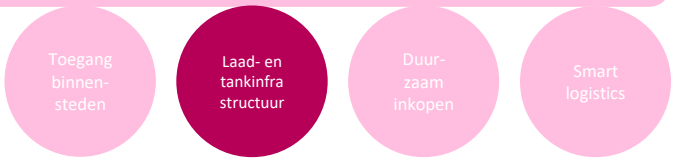
Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Onderzoeken van mogelijkheden en varianten en haalbaarheid van sturing op logistieke stromen
Doelen	Veranderen en verbeteren van sturing op logistieke stromen: zoals bij vergunningen, voorkeursleveranciers, of openbaar vervoer kunnen partijen recht (of voorkeursrecht of alleenrecht) krijgen op (specifieke stromen van) logistiek en goederenvervoer in binnensteden
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Er zijn pogingen gedaan, maar niet altijd succesvol; bijvoorbeeld Utrecht. Grote bedrijven hebben natuurlijk logistieke contractpartners, dat is hetzelfde principe op kleinere schaal
Capaciteit (fte) en middelen (€)	Mogelijk budget Amsterdam: € 30.000 (schatting)
Subsidiekansen	SPES, Topsector, Ministerie van IenW

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Gemeente Amsterdam
Betrokkenen	Topsector Logistiek, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam.
Nationale overheid	Topsector Logistiek, Ministerie IenW
Bedrijfsleven	input aanleveren voor onderzoek naar haalbaarheid.

Stappenplan 2023 - 2026

0. 2023: onderzoek: in kaart brengen van verschillende varianten en ervaringen ophalen in het buitenland; met concrete pilotvoorbeelden
1. 2024: afhankelijk van uitkomsten onderzoek: vervolg in pilot
2. 2025: opschaling bij eventueel succes

Activiteitenoverzicht per thema: Laad- en tankinfrastructuur



Activiteit	Actiehouder	Betrokken
Opnemen logistiek in gemeentelijke laadvisies	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Uitvoering door MRA-e (relaties met NAL en RAL, en gemeenten). Ook Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland, via het Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors
Inventariseren vraag/aanbod bedrijventerreinen	MRA-e in samenwerking met: Gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland (o.a. via Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors). Opdrachtgevers Vervoerregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland geven de richting aan.	Lokale overheden. Regionale en lokale overheden leveren informatie aan (zoals Atlas PlaBeKa).
Faciliteren waterstof voor stadslogistiek	Regio West-Friesland (Medemblik) Regio IJmond (Omgevingsdienst) Provincie Noord-Holland	OD NZKG, Regio Alkmaar/Kop van Noord-Holland, Amsterdam, convenantspartners

NB: Dit thema omvat niet het proces inrichten voor beschikbaar maken van laadinfra en netcapaciteit. Dit is opgave die de RUAS en stadslogistiek overstijgt. Deze opgave ligt in de bredere energietransitie (dit wordt belegd via onder meer de nationale laadagenda).
In 2020 sloten de bestuurders van de provincies Noord-Holland, Flevoland, Utrecht de VRA en de steden Amsterdam en Almere een bestuursakkoord met de minister van IenW in het kader van de NAL. Daarbij is afgesproken dat de regio zorgt voor voldoende laadinfrastructuur voor de twee miljoen elektrische voertuigen die in 2030 worden verwacht. Dat geldt dus ook voor logistiek. De uitvoering van het bestuursakkoord is ondergebracht bij MRA-E. De opdrachtgevers geven hierbij de richting aan.

Opnemen logistiek in gemeentelijke laadvisies

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is afgesproken dat elke gemeente in 2021 een laadvisie en plaatsingsbeleid heeft opgesteld. Een laadvisie beschrijft de ambities en strategie van de gemeente voor een toereikend laadnetwerk voor elektrische voertuigen. Zo beschrijft de visie de keuzes over beoogde gebruikersgroepen, type laadinfrastructuur, soort laadpunten, uitvoeringsmodel, plaatsingsstrategie en bewonersparticipatie. In het plaatsingsbeleid geeft de gemeente aan hoe ze de visie uit gaat werken. Bij elkaar geven deze documenten aan wat, waarom en hoe de gemeente omgaat met het nieuwe thema 'laadinfrastructuur'. Logistiek hoort hier ook in.
Doelen	Versnellen transitie, voorkomen dat logistiek 'het vijfde wiel aan de wagen wordt'
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	- Amsterdam heeft logistieke paragraaf in Laadstrategie (Laad Me) - Elke gemeente moet deze visie opstellen of vernieuwen - In de laadvisies nu nog weinig aandacht voor logistiek. MRA-e heeft hiervoor een plan van aanpak ontwikkeld voor gemeenten ter uitwerking, een deelt die graag.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	Voor een nieuwe regionale laadvisie waarin logistiek goed is ingebed is de grove schatting € 30.000.
Subsidiekansen	Werkgroep Logistiek NAL

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Provincies Noord-Holland en Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Betrokkenen	Uitvoering door MRA-e (relaties met NAL en RAL, en gemeenten). Ook Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland, via het Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors
Nationale overheid	NAL in relatie tot RAL-organisaties
Bedrijfsleven	Evt. klankbordgroep

Stappenplan 2023 - 2026

1. Ophalen en opstellen voorbeeldteksten; Inventariseren behoefte onder gemeenten
2. Actief in contact komen met alle gemeenten om te adviseren
3. Geleerde lessen delen met de rest van Nederland

Inventariseren vraag/aanbod bedrijventerreinen

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Opschalen huidige inventarisatie MRA-e (in opdracht van PNH, PFL en VRA) naar alle grote bedrijventerreinen in de MRA (top XX), in samenwerking met programma herstructurering bedrijventerreinen (SADC) en initiatieven Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord en Horizon Flevoland. Aan de hand van de aanpak bedrijventerreinen logistiek MRA-e en de vlekkenkaart netwerkvisie duurzame logistieke hubs, zorgen we voor een prioritering in de aanpak laadinfra op bedrijventerreinen. MRA-e levert de laadprognose 'prognose west Nederland' jaarlijks aan.
Doelen	Soepelere en snellere energietransitie; nu nog problemen met netcapaciteit, door inventariseren van laadvraag en het definiëren en realiseren van laadoplossingen.
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Huidig project: aanpak bedrijventerreinen logistiek door MRA-e, en vlekkenkaart netwerkvisie duurzame logistieke hubs
Capaciteit (fte) en middelen (€)	Middelen: € 10.000 per jaar extra financiering, bovenop lopende initiatieven
Subsidiekansen	MRA-E

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	MRA-e in samenwerking met: Gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland (o.a. via Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors). Opdrachtgevers Vervoerregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland geven de richting aan.
Betrokkenen	Lokale overheden. Regionale en lokale overheden leveren informatie aan (zoals Atlas PlaBeKa).
Nationale overheid	-
Bedrijfsleven	Aangeven van behoeftes (specificeren waar vraag naar is)

Stappenplan 2023 - 2026

1. 2023: Inventariseren en prioriteren welke bedrijventerreinen als eerste worden geanalyseerd op vraag/aanbod (o.b.v. dashboard, Amsterdamse analyse)
2. 2024: Opschalen aanpak door MRA-E, o.a. met lessen ZEC / PHB. Onderzoeken vraag (netcapaciteit) en matchen bij aanbod
3. 2024-2026: In gang zetten adviezen om vraag en aanbod te matchen (opdrachtgevers samen met uitvoerders)

Faciliteren waterstof voor stadslogistiek

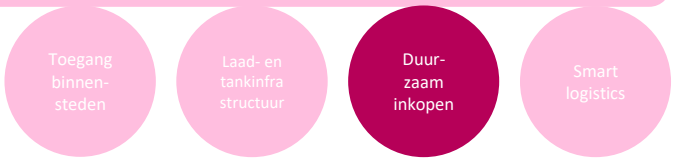
Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Faciliteren van de inzet van waterstoftrucks en vulpunten in Noord-Holland. Dit als nadere invulling en concretisering van het Waterstof Convenant Noord-Holland.
Doelen	• Transitie van diesel naar waterstof vrachtvoertuigen • Positioneren van Noord-Holland als proeftuin voor waterstoftrucks
Relevante log. segmenten	Vooral lange afstand
Huidige situatie	Met het Noord-Hollands Waterstof Convenant geven brandstofleveranciers aan een dekkend netwerk te realiseren van tenminste acht waterstoftankstations voor zware voertuigen. Afnemende bedrijven spreken intentie uit om met aanschaf van waterstof voertuigen voldoende vraag te realiseren.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** inzet deelnemende gemeenten: 16 uur per gemeente (geldt voor huidige projecten en nieuwe) **Middelen:** nader te bepalen via Noord-Hollands Convenant Waterstof in Zware Mobiliteit
Subsidiekansen	Landelijke Subsidie Waterstofstations (€ 22 miljoen; per medio 2023)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Regio West-Friesland (Medemblik) Regio IJmond (Omgevingsdienst) Provincie Noord-Holland
Betrokkenen	Regio NZKG, Regio Alkmaar/Kop van Noord-Holland, Amsterdam, Convenantspartners
Nationale overheid	Wenselijke rol via landelijke subsidie
Bedrijfsleven	Participeert via Convenant (convenantpartners)

Stappenplan 2023 - 2026

1. Uitvoeren lopende projecten in West-Friesland (incl Hollands Kroon) en regio IJmond – loopt
2. Opstarten project in nieuwe regio (regio Alkmaar, Amsterdam of NZKG) (2023 - 2025)
3. Indienen subsidievoorstel (2023)

Activiteitenoverzicht per thema: Duurzaam inkopen



Activiteit	Actiehouder	Betrokken
Inkoop eigen logistiek wagenpark ZE	Provincie Noord-Holland , Gemeente Hollands Kroon, leasepartijen	Inventarisatie benodigd. Gemeenten, marktpartijen
Slimme en schone bouwlogistiek	Gemeente Amsterdam	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam. ZE-zone gemeenten met veel (binnen)stedelijke bouwprojecten.
Slimme en schone facilitaire logistiek	1. Provincie Flevoland, Gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat, Rechtbank Midden-NL 2. Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlem, Spaarnelanden	Vervoerregio Amsterdam, marktpartijen
Bundeling inkoop ANPR-camera's	Gemeenten Hoorn en Zaanstad	Gemeenten Haarlemmermeer, Hilversum, Schagen, Amstelveen, Aalsmeer. SPES

Inkoop eigen logistiek wagenpark ZE

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Stimuleren van inkoop van ZE bestel- en vrachtvoertuigen door regionale en lokale overheden
Doelen	ZE-bestelauto's/afval/schoonmaak voertuigen zijn ultimo 2028, liefst eerder, ZE (tenminste in gemeenten met ZE-Zone?)
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Praktijkervaring in enkele gemeenten: met name Amsterdam, maar ook Schagen, o.a.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** Minimale extra inzet door 2 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. **Middelen:** Niet voorzien
Subsidiekansen	Link met landelijke Lead Buyer Group

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Provincie Noord-Holland, Gemeente Hollands Kroon, leasepartijen
Betrokkenen	Inventarisatie benodigd. Gemeenten en marktpartijen.
Nationale overheid	In principe alle gemeenten (hebben allemaal bestelauto's in wagenpark); allen agendalid (via VNG, G40 en/of IPO?)
Bedrijfsleven	Betrokkenheid Lead Buyers Group Leasebedrijven zijn bereid te participeren / kennis te delen

Stappenplan 2023 - 2026

1. Organiseren kennissessie (2 maal per jaar) voor gemeenten en andere geïnteresseerde partijen, samen met leasemaatschappijen
2. Opstellen document met geleerde lessen en voorbeelden
3. Bestuurlijke afspraak in 2023 of 2024 om samen ZE in te kopen

Stimuleren slimme en schone bouwlogistiek

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Stimuleren van ZE bouwlogistiek (minder en schoner) door stellen van juiste aanbestedingseisen en –voorwaarden.
Doelen	• Stimuleren van efficientere bouwlogistiek die leidt tot minder bewegingen; • Stimuleren van schone bouwlogistiek dat leidt tot minder emissies; • Investeringen in zero-emissie bouwvoertuigen stimuleren.
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Goede ervaringen in Amsterdam, en aantal andere gemeenten (Zaanstad, Haarlem, Hilversum) wil ook doorpakken. Bouwsector geeft aan dat prijs nog steeds de belangrijkste factor (80%-90%) bij inkoop door gemeentes (zelfs de meer vooruitstrevende).
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** kennisdrager vanuit MRA 0,2 FTE **Middelen:** Niet voorzien.
Subsidiekansen	Link met Topsector Logistiek (begeleiding Living Labs)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Gemeente Amsterdam
Betrokkenen	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam. ZE-zone gemeenten met veel (binnen)stedelijke bouwprojecten.
Nationale overheid	In principe alle gemeenten (zijn allemaal opdrachtgever / vergunningverlener); allen agendalid
Bedrijfsleven	Betrokkenheid via Topsector Logistiek. Bouwend Nederland. Er is interesse van diverse bedrijven om best practices te delen.

Stappenplan 2023 - 2026

1. Organiseren kennissessie (2 maal per jaar) voor gemeenten en andere geïnteresseerde partijen.
2. Opstellen document geleerde lessen met overzicht instrumentarium (BLVC, anterieure overeenkomsten, bouwvergunning, aanbestedingen (rol opdrachtgever)

Vervoerregio Amsterdam

Aanbesteding slimme en schone facilitaire logistiek

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Stimuleren van ZE facilitaire logistiek (minder en schoner) door stellen van juiste aanbestedingseisen en – voorwaarden. De ervaring leert dat dit meest kansrijk is bij voldoende (potentieel) volume, en dat er dan ook sprake is van een significant effect. Derhalve voorstel om te focussen op twee cases: in Haarlem en Lelystad, omdat daar al initiatieven zijn geprobeerd (maar niet gelukt) dus er is potentie. Vraagbundeling maakt onderdeel uit van dit traject. Hierbij profiteren van de lessen die Gemeente Amsterdam, Deudekom, HvA en UvA hebben geleerd.
Doelen	• Stimuleren gebundelde inkoop dat leidt tot minder bewegingen; • Stimuleren inzet schone voertuigen dat leidt tot minder emissies;
Relevante log. segmenten	Horeca, dienstverlening, pakket en thuisbezorging, afval
Huidige situatie	Goede ervaringen met name in Amsterdam (gemeenten, onderwijs). Haarlem (via Spaarnelanden) in opstart. Verkenningen uitgevoerd in Zaanstad (Green Business Club) en Lelystad
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE**: nader te bepalen **Middelen**: niet voorzien
Subsidiekansen	Link met Topsector Logistiek

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	1. Provincie Flevoland, Gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat, Rechtbank Midden-Nederland 2. Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlem, Spaanelanden
Betrokkenen	Vervoerregio Amsterdam, marktpartijen
Nationale overheid	Relevant voor gemeenten met grote volumes (al dan niet in combinatie met nabijheid van overige (semi-)publieke organisaties.
Bedrijfsleven	Betrokkenheid via Topsector Logistiek. Interesse bij diverse bedrijven op best practices te delen (Spaarnelanden Haarlem) en facilitaire bedrijven (bijvoorbeeld uit de RUAS-sessie?)

Stappenplan 2023 - 2026

1. - Inventarisatie huidige contracten (door deelnemende overheden) in 2023
   - Uitnodigen andere geïnteresseerde (semi)publieke organisaties 2023
2. Bestuurlijke afspraak in 2023 of 2024 om samen ZE in te kopen
3. In 2023 of 2024 starten traject met gezamenlijke inkooptrajecten
4. Organiseren kennissessie (1 maal per jaar) voor gemeenten en andere geïnteresseerde partijen, icm logistieke uitvoerders

Bundeling inkoop ANPR-camera's

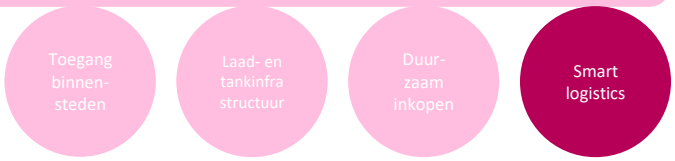
Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Een camera met ANPR-techniek kan kentekens lezen. De afkorting ANPR staat voor 'automatic number plate recognition'. ANPR kan gebruikt worden bij handhaving, zoals bij ZE-zones. Bundelen van inkooptrajecten van ANPR (inclusief backoffice) die nodig is voor handhaving ZE-zones en autoluwe gebieden. Dit gaat om bundeling van proces, en mogelijk – afhankelijk van de uitkomst – om bundeling van aanbesteding.
Doelen	• Lagere kosten in verband met schaalvoordeel • Hoger kennisniveau over ANPR
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Ervaringen met ANPR-inzet in Alkmaar, Haarlem (Amsterdam ook, maar is andere orde grootte en heeft eigen systeem). Vanuit SPES verkennen Hoorn en Zaanstad momenteel gezamenlijk de inzet van ANPR.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** Minimale extra inzet door 2 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. **Middelen:** Niet voorzien
Subsidiekansen	Financiering (mede) via EZK-klimaatmiddelen (€380.000 per gemeente per jaar)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Gemeenten Hoorn en Zaanstad
Betrokkenen	Gemeenten Haarlemmermeer, Hilversum, Schagen, Amstelveen en Aalsmeer
Nationale overheid	SPES-betrokkenheid; inbrengen kennis via SPES-deelproject ANPR-implementatie
Bedrijfsleven	Geen

Stappenplan 2023 - 2026

1. Inventarisatie huidige behoeften (door deelnemende overheden; onderdeel SPES) – loopt
2. Inventariseren behoeften andere gemeenten (in werkgroep en daarbuiten), specificeren naar inhoudelijke wensen/eisen en in tijd (wie wil wat wanneer?) – 2023/2024
3. Eventueel: gezamenlijke marktconsultatie / inkoop – 2024
4. Ervaringen en geleerde lessen documenteren 2024/2025

Activiteitenoverzicht per thema: Duurzaam inkopen



Activiteit	Actiehouder	Betrokken
Datadelen voor Logistiek	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Gemeenten
Intelligente toegang	Gemeenten Schagen, Amstelveen, Waterland	Via VSD: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland & Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Gemeente Almere.
Slimme routering / kwaliteitsnet logistiek	Projectteam Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer	MRA kernteam logistiek
Logistieke hubs	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gemeenten (Aalsmeer en Amsterdam)
Pakketkluizen	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Gemeenten Hollands Kroon, Amstelveen, Aalsmeer, Waterland
Dashboard logistieke stromen doorontwikkelen	Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam	Gemeenten

Datadelen voor logistiek

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Alle wegbeheerders laten participeren in Datadelen voor Logistiek, zodat alle data voor alle wegbeheerders in Noord-Holland en Flevoland op orde is. Vervolgstap: vormgeven met bedrijfsleven, in gesprek gaan over ladingbundeling, reductie lege ritten (achterhalen 'wortel en stok').
Doelen	Digitale infrastructuur op orde, zodat de mogelijkheid ontstaat voor meer efficiëntie, reductie onnodige ritten, invloed op routes, etc.
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Sommige gemeenten zijn aangehaakt bij data-top 15, of hebben gegevens doorgegeven, maar zeker niet alle gemeenten.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** Minimale extra inzet door wegbeheerders (enkele gesprekken) **Middelen:** € 50.000 (aanstellen aanjager Datadelen?)
Subsidiekansen	Deflog, DIL, VSD

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Betrokkenen	Gemeenten, MRA-platform Smart Mobility
Nationale overheid	Najagen en ondersteunen van gemeenten (slimme duurzame verstedelijking en logistiek) VSD, DIL, Deflog
Bedrijfsleven	Gesprekken voeren met regionale overheden

Stappenplan 2023 - 2026

1. Volledige aansluiting op datadelen (alle wegbeheerders)
   - Identificeren: welke data (info) is nodig voor "datadelen voor Logistiek Top15" (2023)
   - Alle beheerders (gemeenten) leveren data aan (2023?)
2. Bedrijven delen data met platform?
   - Identificeren: welke data is meest wenselijk?
   - Wat wil men er voor terug? (al ophalen in bedrijvensessies, bv voorrang bij VRI? Toegang?)
3. Pilot datadelen (voor wat hoort wat): in gemeenten X,Y, Z starten met bedrijven A, B,C

Intelligente toegang

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Faciliteren van pilots met intelligente toegang (dynamisch naar type voertuig, plaats en tijd). Het ontwikkelen van intelligente toegang voor logistiek verkeer in gebieden met toegangsbeleid. Toegang wordt daarbij geregeld (via intelligent ontheffingenbeleid) op basis van vaste en dynamische kenmerken, zoals tijd (bv. “alleen dinsdagmiddag”), plaats (bv “alleen Zadelstraat”), type voertuig (bv “alleen ZE/hybride?”) en route (bv “alleen via route x”).
Doelen	Leefbaarheid en veiligheid stimuleren door intelligent toegang te verlenen obv de tijd en plaats waar dit de minste overlast geeft
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Nog geen ervaringen in regio. (Hybride handhaving?)
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** nnb **Middelen:** nnb
Subsidiekansen	Ministerie IenW: programma VSD - MIRT-kans DIL

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Gemeenten Schagen, Amstelveen en Waterland
Betrokkenen	Via VSD: Provincie Noord-Holland, Flevoland en Min. IenW. Gemeente Almere.
Nationale overheid	Najagen en ondersteunen van gemeenten (slimme duurzame verstedelijking en logistiek) VSD
Bedrijfsleven	Gesprekken voeren met regionale overheden

Stappenplan 2023 - 2026

1. 2023: ophalen informatie en toewerken naar pilots (Amsterdam Logistics)
2. 2024-2025: uitvoeren 2 of 3 pilots (bv 1 grootstedelijk, 1 klein stedelijk, 1 overige)
3. 2025: evaluatie
4. 2026: opschaling samen met landelijk programma Smart Logistics

Slimme routering / kwaliteitsnet logistiek

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Het intelligent sturen van goederenvervoer door de stad, op basis van actuele, in-car informatie (voertuigkenmerken, ladinginformatie) en in interactie met wegkantsystemen. Dit kan gedaan worden met een bereikbaarheidskaart, om waardevolle informatie voor wegbeheerders en weggebruikers deelbaar te maken.
Doelen	- Verbeteren van verkeersveiligheid en schade door actuele verkeersinformatie en omrijdroutes - Stimulering van voorkeursroutes verbeterd leefbaarheid in de stad - Bedrijfsleven stimuleren in transitie naar ZE door privileges te geven
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Kwaliteitsnet is vastgesteld (2013), provincie NH werkt aan een multimodaal 'kernnet' logistiek. Er is in 2022 hiervoor al een valuesessie georganiseerd door het MRA platform Smart Mobility. Een basiskaart is al beschikbaar voor beide provincies (op basis van de datatop 15). Deze is nu gericht op wegbeheerders en kan makkelijk worden omgezet naar weggebruikers. Gemeente Amsterdam heeft een bereikbaarheidskaart, en kan deze integreren naar MRA-niveau. Ook gemeente Utrecht werkt hier al mee, en kan lessen delen.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** Minimale inzet door wegbeheerders: ca. 20 uur per gemeente per jaar. Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. **Middelen:** € 50.000 (opstellen netwerk)
Subsidiekansen	Mogelijk cofin via RWS

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Projectteam Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer
Betrokkenen	MRA kernteam logistiek
Nationale overheid	Najagen en ondersteunen van gemeenten (slimme duurzame verstedelijking en logistiek) VSD
Bedrijfsleven	Gesprekken voeren met regionale overheden

Stappenplan 2023 - 2026

0 Veranderen bereikbaarheidskaart voor wegbeheerders naar gebruikers (data top15), en integratie kaart Amsterdam naar MRA.
Actualiseren Kwaliteitsnet, basisnet goederenvervoer en multimodaal kernnet; aanstellen projectleider – 2023 (via MTB)

1 Vaststellen netwerk - 2024

2 Inventariseren: waar kan logistiek "in de voorrang" / meer doorstroming krijgen
Inventariseren: extra privileges op / rond routes -> toegang / laadplek / wachtplek? – 2025

Logistieke hubs

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	In de logistieke hubsvisie is door middel van scenarioplanning de mogelijkheden in de toekomst in kaart gebracht. Met het voorkeursscenario willen we een transitie naar duurzaamheid gedreven door innovatie en samenwerking. Lokale autoriteiten formuleren de basisregels (liefst zo min mogelijk) met betrekking tot toegang tot de stad maar privaat initiatief om aan deze eisen te voldoen wordt aangemoedigd en gefaciliteerd. Nieuwe spelers kunnen eenvoudig toetreden tot de logistieke markt: dit zijn veelal innovatieve startups die businessmodellen ontwikkelen met duurzaamheid als uitgangspunt. Voertuigen worden neutraal: dus de binding tussen klant en ondernemer zal op een andere manier vorm krijgen. Hogere efficiëntie wordt bereikt door intensieve samenwerking tussen logistieke operators, maar er is ook veel samenwerking tussen bedrijven en overheden. Deze samenwerkingen worden mogelijk gemaakt door een hoge mate van gegevensuitwisseling over gewicht, vorm, afmetingen, herkomst en bestemming. Er wordt geëxperimenteerd met concessies waarin één of enkele partij(en) de belevering in een stadsdeel gegund krijgt
Doelen	Regionaal toewerken naar scenario 3: stadsbreed platform.
Relevante log. segmenten	Bouw, horeca, retail, facilitair
Huidige situatie	Sommige gemeenten gaan nu langzaam naar scenario 2 (gereguleerde diversiteit), bij de meeste is er nog sprake van scenario 1 (wilde westen). Er zijn enkele hub initiatieven, vooral bouw en facilitair.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	0,25 FTE voor projectleiding, 0,5 FTE voor eerste fase hub in stap 1
Subsidiekansen	Private partijen moeten zelf met een business case komen

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, provincie Flevoland
Betrokkenen	Gemeenten (Aalsmeer en Amsterdam)
Nationale overheid	Ministerie IenW, relatie MTB multimodaal netwerk goederenvervoer
Bedrijfsleven	Potentiële aanbieders van hubdiensten

Stappenplan 2023 - 2026

1. 2023: starten met pilot in Aalsmeer
2. 2024: opstarten van een programmatische aanpak met concrete werkpakketten, zoals valideren en filteren van hubslocaties, opbouwen en delen van kennis over realisatie van hubs (o.a. delen van de menukaart), verdiepende onderzoeken naar juridische of ruimtelijke activiteiten, en realiseren van langdurige samenwerking tussen overheid en logistieke markt.
3. Rond 2025 worden de eerste effecten van de programmatische aanpak verwacht

Pakketkluizen

activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Toewerken naar regionaal kader voor pakketkluizen in de openbare ruimte
Doelen	Verminderen vervoersbewegingen. Gaten in netwerk dat nodig is om vervoerseffect te bereiken faciliteren
Relevante log. segmenten	Post en pakket
Huidige situatie	In Amstelveen is een eerste aanzet gedaan voor een afwegingskader voor pakketkluizen in de publieke ruimte. Elders in het land lopen pilots / staan een aantal kluizen.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	**FTE:** 0.1 FTE voor een projectleider **Middelen:** € 50.000
Subsidiekansen	n.v.t.

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Betrokkenen	Gemeenten Hollands Kroon, Waterland, Amstelveen en Aalsmeer (afweegkader)
Nationale overheid	Beperkte rol, invloed van de postwet. Eventuele beleidskeuzes over prijsniveau groene levering moeten op nationaal niveau worden gemaakt.
Bedrijfsleven	Beperkte rol, toetsen van bruikbaarheid kader.

Stappenplan 2023 - 2026

1. Inventariseren rol pakketkluizen en regionaal netwerk van pakketpunten
2. Uitwerken regionaal afwegingskader pakketkluizen in openbare ruimte
3. Pilots met marktpartijen of regionale kluizen in eigen beheer

Dashboard logistieke stromen doorontwikkelen

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Wordt later vormgegeven
Doelen	
Relevante log. segmenten	
Huidige situatie	
Capaciteit (fte) en middelen (€)	
Subsidiekansen	

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Provincie Noord-Holland en Vervoerregio
Betrokkenen	Gemeenten
Nationale overheid	
Bedrijfsleven	

Stappenplan 2023 - 2026

1.
2.
3.

Projectteam

- Marten Bolt (RoyalHaskoning DHV)
- Casper Prinsen (RoyalHaskoning DHV)
- Eric Regterschot (RoyalHaskoning DHV)
- Cathelijne Hermans (RoyalHaskoning DHV)
- Marc van der Steen (Rebel)

- Gerjan Beijer (Provincie Flevoland)

- Ruben den Uijl (Provincie Noord-Holland)
- Emile van de Wal (Provincie Noord-Holland)

- Ton Geuzendam (Vervoerregio Amsterdam)
- Ulrike Paschka (Vervoerregio Amsterdam)
- Vera Khvaleva (Vervoerregio Amsterdam)

Bijlage 4: MKB Belonderzoek - RHDHV



hogeschool Windesheim

Inhoudsopgave

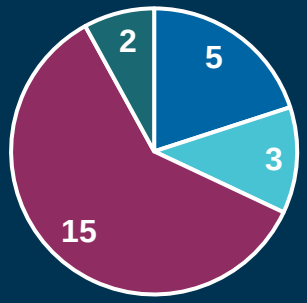
- Methodekeuze
  - Opstellen bellijst
- Resultaten
  - Type respondenten
  - Bekendheid ZE zones
  - Krijgt u hiervoor hulp?
  - Planningsoftware
  - De volgende stap
  - Overige opgevallen punten

Methodekeuze - Opstellen bellijst

Overzicht gebieden	Duo 1	Duo 2	Duo 3	Duo 4	Duo 5	Duo 6	Duo 7
Flevoland							
Noordoostpolder	2						
Urk	1						
Almere					1		
Dronten	1						
Lelystad					1		
Zeewolde					1		
Noord-Holland							
Alkmaar en omstreken			1	1	1		
Gooi en Vechtstreek		3					
Zaantreek Waterland							3
Amstelland en Meerlanden			3				
Kop van Noord-Holland		1				1	1
Zuid-Kennemerland/ IJmond				3			
West-Friesland						3	

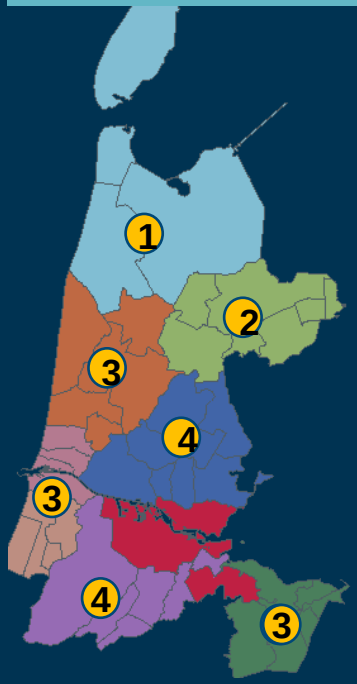
Resultaten - Type Respondenten

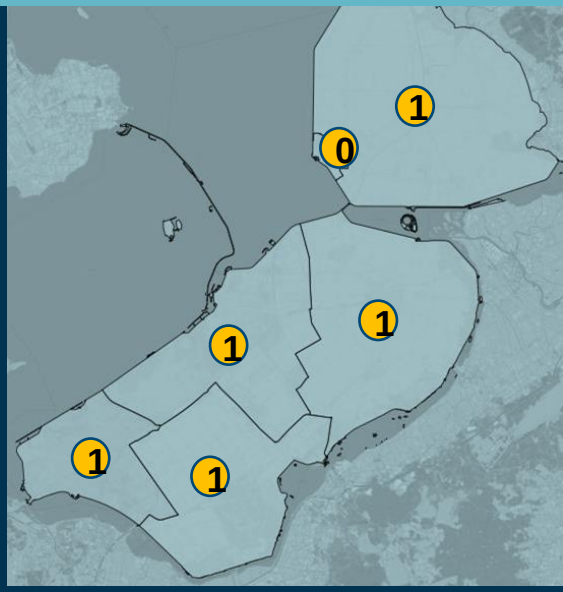
Type Respondenten



- Horeca
- Service logistiek
- Installateurs
- Kleine producenten

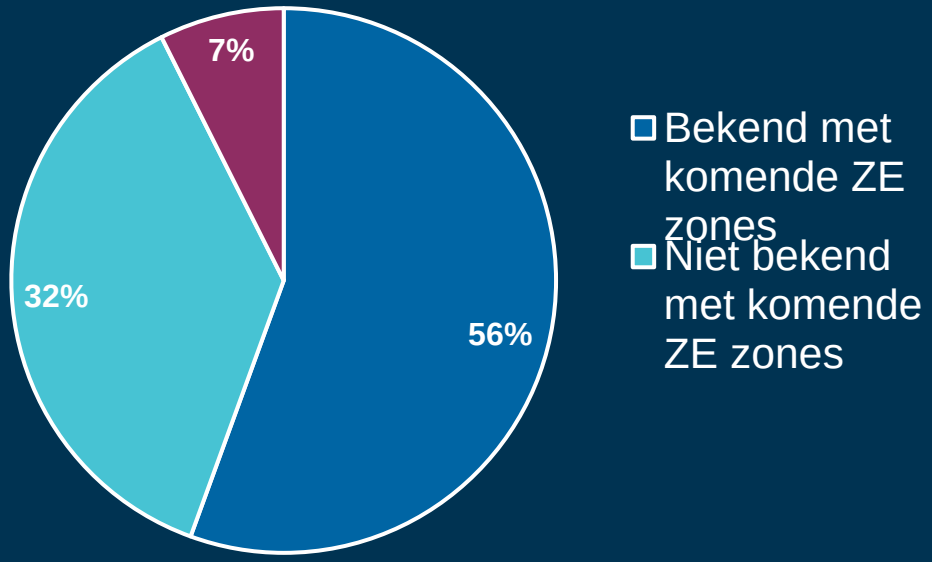
Respondenten per regio



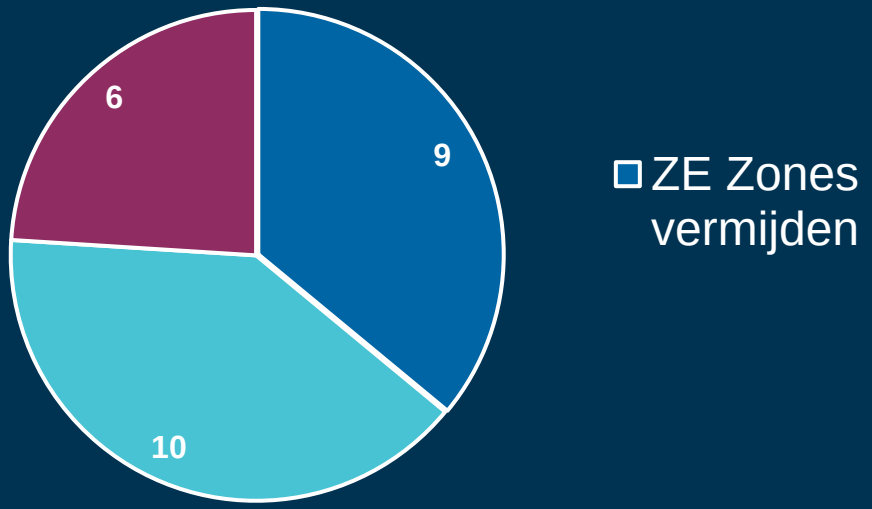


Resultaten - Bekendheid ZE zones

Bekendheid ZE zones



Impact ZE zones



Resultaten - Overwegingen elektrisch rijden

Overwegingen om wel/niet elektrisch te rijden



Overwegingen wel

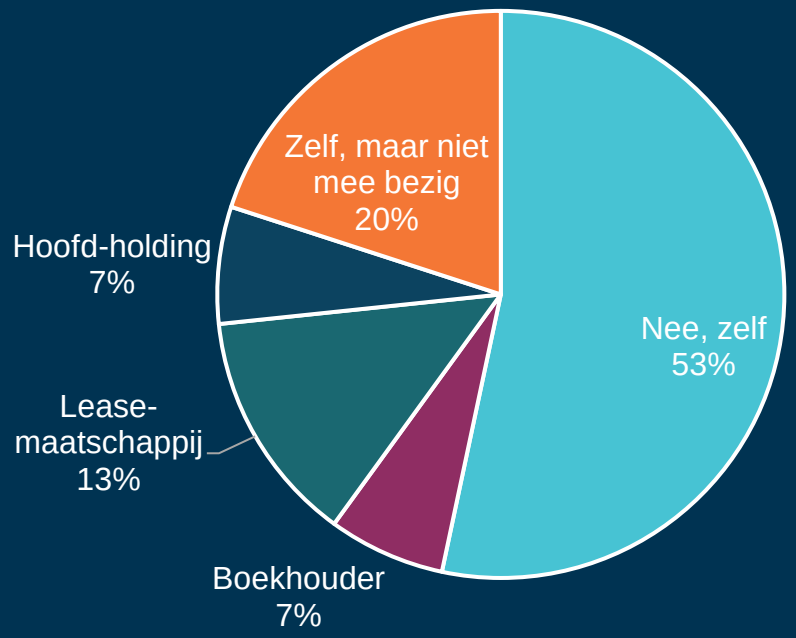
- Wetgeving / “het moet”
- Maatschappelijke druk (klanten, medewerkers & opdrachtgevers
- Milieu

Overwegingen niet

- Financieel niet rendabel
- Niet mee bezig
- Niet van plan

Resultaten - Ondersteuning ZE

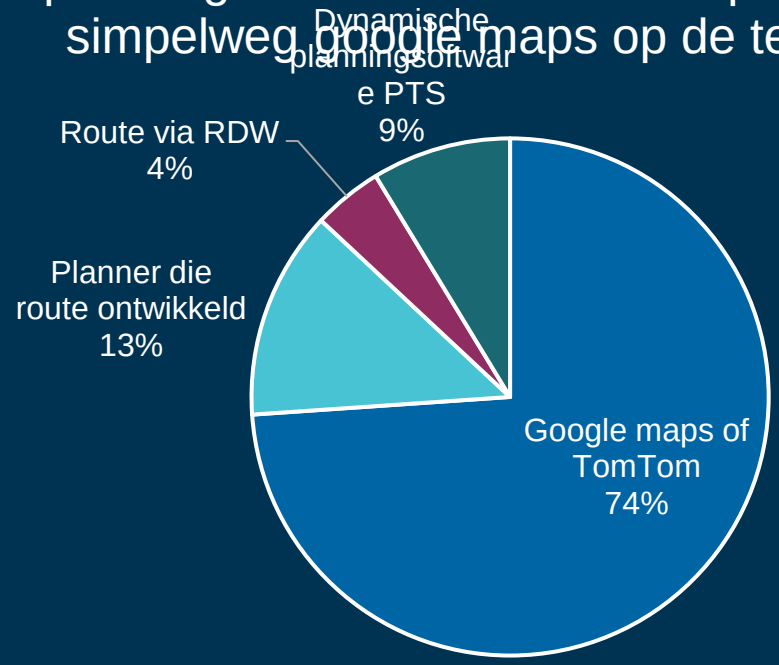
Krijgt u hiervoor hulp van iemand of van een organisatie?



Bevinding:
In de meeste gevallen krijgen ondernemers geen ondersteuning van externe partijen. Ook geven enkele ondernemers aan dat zij hier niet mee bezig zijn en/of geen tijd hebben.

Resultaten - Planningsoftware

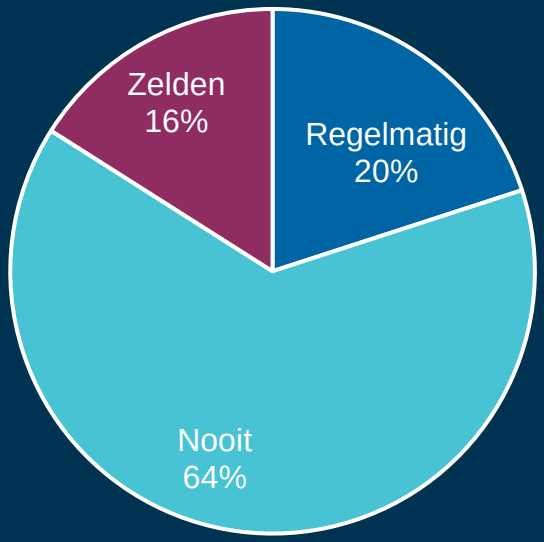
Gebruiken u en uw medewerkers dynamische planningssoftware via een dataplatform, of simpelweg google maps op de telefoon?



Bevinding:
In meeste gevallen wordt er gebruik gemaakt van Google maps en TomTom. In enkele gevallen wordt er gebruik gemaakt van dynamische planningssoftware

Resultaten - Ontheffingen?

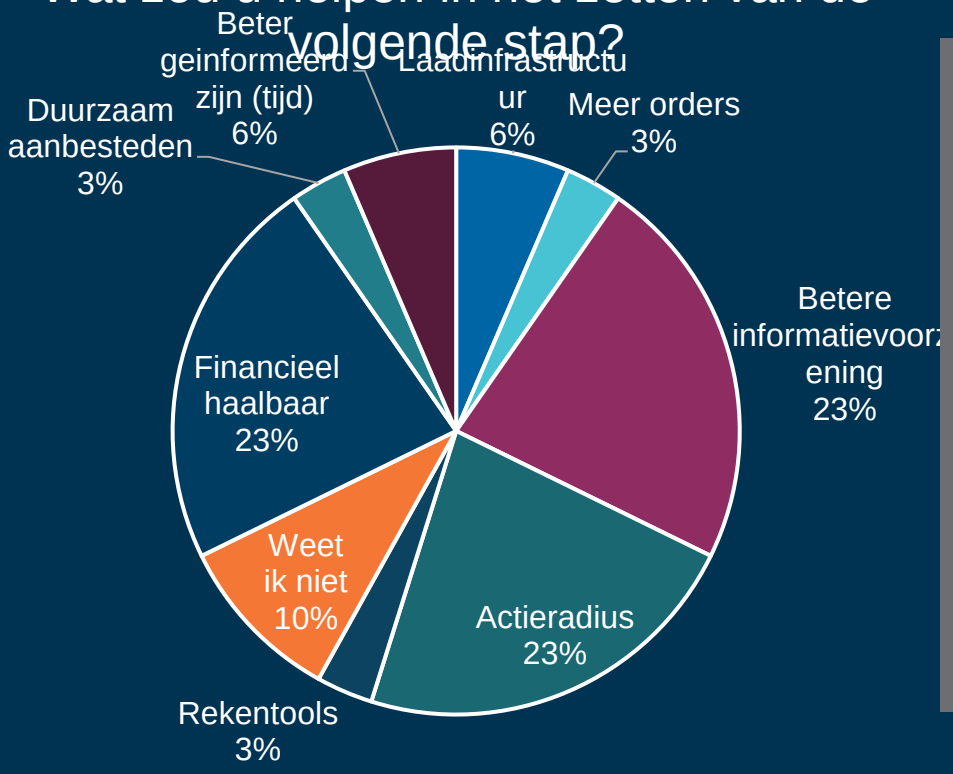
Vraagt u wel eens ontheffingen aan?



Bevinding:
80% van de bevraagde ondernemers vragen nooit of zelden ontheffingen aan.

Resultaten - De volgende stap

Wat zou u helpen in het zetten van de volgende stap?



M.b.t. informatievoorziening:

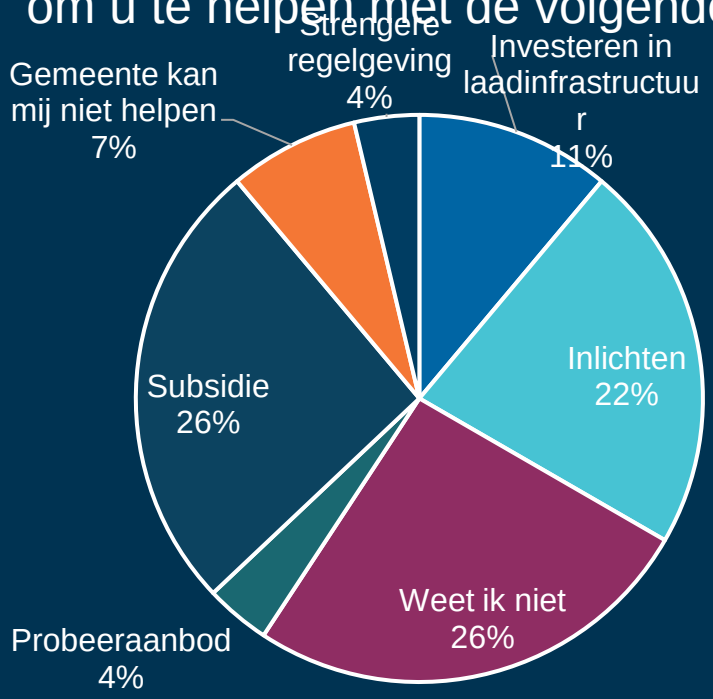
Ondernemers geven aan betere informatievoorziening te willen rondom:

- Laadinfrastructuur (eigen terrein en openbaar)
- Waar staan laadpalen?
- Subsidies
- Regels rondom ZE-zones
- Voor- en nadelen elektrisch rijden
- Elektrisch gekoelde ZE-voertuigen

In enkele gevallen geven ondernemers ook aan dat zij onvoldoende tijd hebben om geïnformeerd te raken

Resultaten - De volgende stap

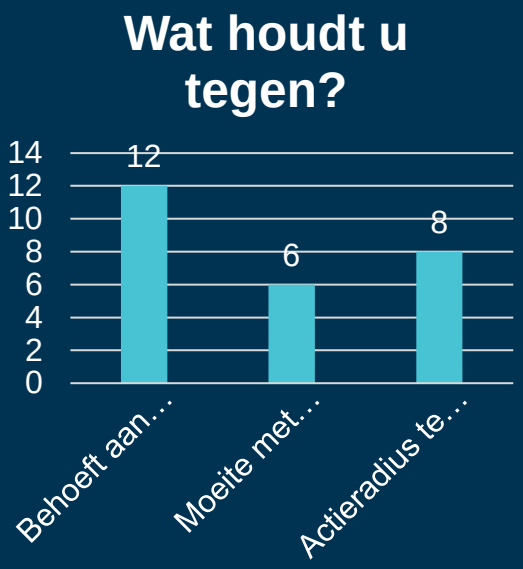
Wat zou de gemeente/overheid moeten doen om u te helpen met de volgende stap?



M.b.t. subsidie
Enkele ondernemers geven aan dat gemeente niet alles kan subsidieren, maar het is wel een duidelijke knop waar de gemeente invloed op heeft.

M.b.t. inlichten
Zie input vorige slide

Resultaten - Overige opgevallen punten





Bevinding:
Ondernemers geven aan behoefte te hebben aan financiele middelen, maar zijn veelal niet bekend met bestaande subsidies

Bevinding:
Zorgen over laadinfrastructuur en de actieradius van voertuigen

Resultaten - Overige opgevallen punten

- Ondernemers geven aan duurzaamheid belangrijk te vinden, maar onderwerpen m.b.t. eigen bedrijfsvoering staat voorop (financieel haalbaar, actieradius, laadinfra zijn thema's waar ondernemers zorgen over hebben).
- Mensen worden graag op de hoogte gesteld van ontwikkelingen op dit gebied en willen meer informatie weten
- Veel ondernemers geven aan geen tijd te hebben om hier goed in te verdiepen

Vervoerregio Amsterdam



Netwerkvisie logistieke hubs

Definitief

26 januari 2023

Colofon

Datum: 22 december 2022

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland en Vervoerregio Amsterdam

Kernteam: Joost de Jong (Arcadis), Rik Tijhuis (Over Morgen), Danielle de Bruin (Mobiliteit en Klimaat), Sanne Aelfers (Districon)

Projectreferentie: 30120174

© Arcadis 2022

Inhoud

1 **Introductie**

Aanleiding en aanpak voor de netwerkvisie logistieke hubs

2 **Hubsconcepten**

Toepassing van hubs in diverse logistieke stromen

3 **Hubslocaties**

Analyse van bestaande en toekomstige locaties voor logistieke hubs

4 **Handelingsperspectief**

Gezamenlijke aanpak van overheden voor de ontwikkeling van logistieke hubs

© Arcadis 2022

1. Introductie

Aanleiding en aanpak voor de netwerkvisie logistieke hubs

Introductie

Logistiek groeit maar loopt tegen grenzen
De vraag naar logistiek in de regio zal naar verwachting sterk groeien, onder andere door de woningbouwopgave en de gewenste voorzieningen voor de groeiende steden. Bevoorrading is nodig voor winkels, horeca, bedrijven en (zorg/kennis) instellingen. En ook bewoners laten meer en meer thuisbezorgen. Daarbij wordt het aanbod aan producten steeds diverser, en de gewenste levertijden korter. Tegelijk zien we minder acceptatie van autoverkeer. Verduurzaming van de stadslogistiek is hard nodig, omdat de huidige manier van beleveren niet klimaatneutraal is en zorgt voor negatieve effecten. Er geldt steeds meer restrictief beleid voor vrachtverkeer: gewichtsbeperking, venstertijden, milieuzones etc. Uitsluitend restricties opleggen zal ervoor zorgen dat logistieke processen niet meer uitvoerbaar of betaalbaar zullen zijn.

Kansen voor hubs
De Vervoerregio, de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland vormen een visie hoe hubs kunnen bijdragen aan de nodige verduurzaming van de stadslogistiek. Er liggen kansen om ritten en routes te optimaliseren. Ook het efficiënter ontsluiten van de regionale voedselproducten naar o.a. de metropoolregio is een opgave. Goederen maken nu veel kilometers die voor lang niet alle producten nodig zijn. Zo maakt voedsel gemiddeld 30.000 kilometer van boer tot bord. Bundeling van vrachtstromen en vermindering van voedselkilometers, zoals nagestreefd wordt in de Voedselvisie 2020-2030 van Noord-Holland, zijn belangrijke doelen van de provincies en de vervoerregio. Bij de verduurzaming van stadslogistiek streven we naar:

- een duurzamere stedelijke distributie met minder milieuvervuilende uitstoot, inclusief de regionale korte voedsel logistieke keten,
- het vergroten van de leefbaarheid van leefgebieden, door de hinder van logistiek in leefgebieden te verminderen

Verschillende toepassingen voor logistieke hubs
Om deze doelen te verwezenlijken komen logistieke hubs steeds prominenter op de agenda. Met hubs zorgen we voor ruimte om goederen over te slaan op duurzame transportmiddelen. Hiermee zorgen we ervoor dat de stad op een duurzame manier beleverd kan worden. Een hub is een knooppunt in een logistiek netwerk, waar waarin goederen van meerdere partijen op- en/of overgeslagen worden voor een gebundeld vervolg-transport. Dé logistieke hub bestaat echter niet. Er zijn verschillende soorten hubs met verschillende functies en verschijningsvormen. Overheden, bedrijven en kennisinstellingen zien verschillende kansrijke toepassing van duurzame logistieke hubs voor zich.

De markt investeert in logistiek vastgoed
Marktpartijen investeren ook volop in logistieke hubs. Onlangs is de aanbouw zijnde Amsterdam Logistic Cityhub verkocht voor meer dan 300 miljoen euro CTP. Bij Lijnden wordt een groot logistiek terrein ontwikkeld als een HUB (CLIC). De markt opereert nu echter grotendeels zelfstandig, binnen en buiten de gemeentegrenzen. Welke klanten gebruik maken van de hubs en voor welke logistieke stromen is nu door de markt geregeld. We kunnen veel winnen door meer regie te nemen over het gebruik van de hubs. Daarmee creëren we kansen om maximaal bij te laten dragen aan onze eigen logistieke en ruimtelijke agenda.

Belang van samenwerking tussen overheden
Er is nog veel onzeker over de wijze waarop de verschillende vormen van hubs de komende jaren gaan functioneren. De rol van gemeenten, VRA en van de provincies staat nog niet vast. We staan samen aan de lat om logistieke hubs maximaal te laten bijdragen aan duurzame logistiek met zo min mogelijk negatieve effecten op onze bewoners.

© Arcadis 2022

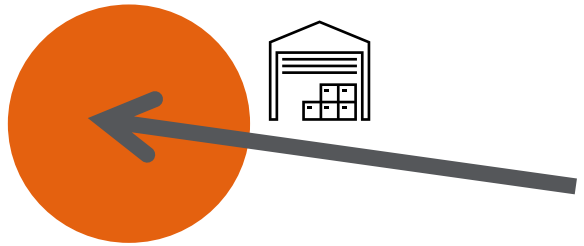
Scope

Hubs zijn er in vele soorten en maten. Een goede afbakening en definitie is daarom noodzakelijk om de scope van dit onderzoek te bepalen. Als definitie hanteren we hierbij: **Een hub is een knooppunt in een logistiek netwerk, waarin goederen van meerdere partijen op- en/of overgeslagen worden voor een gebundeld vervolg-transport.**

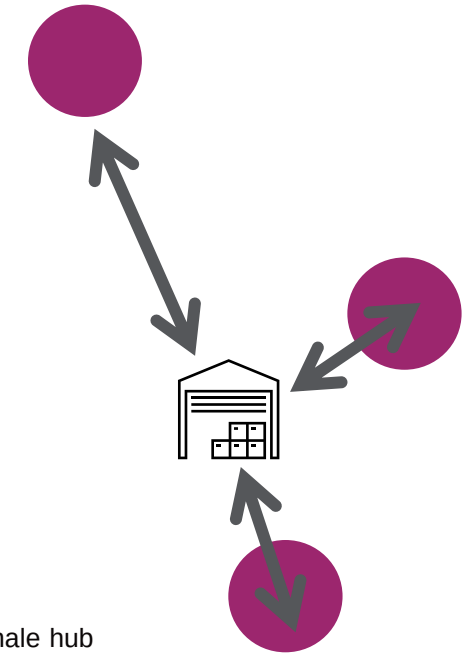
In deze regionale visie voor logistieke hubs focussen we alleen op logistieke hubs die kansrijk zijn voor de regio Noord-Holland en Flevoland. We onderscheiden hierbij 4 hubstoepassingen, te weten: last mile, regionale, first mile en virtuele hubs. Deze begrippen worden uitgewerkt in hoofdstuk 2.

Niet alle logistieke stromen en partijen zijn relevant voor bundeling in regionale context. De volgende criteria zijn daarom bepalend voor de scope van dit onderzoek:

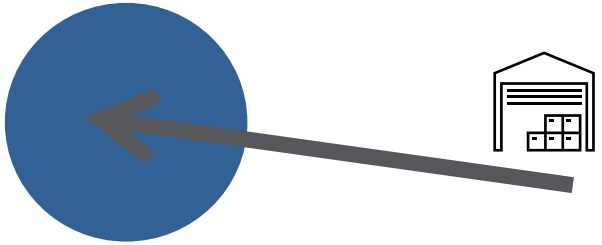
- Bundelingspotentieel: Het toepassen van een hub is alleen relevant voor logistieke stromen waarbij bundeling een potentiële besparing is. Bij partijen die FTL's (full truck loads) leveren is geen bundelingspotentieel, omdat er bij volle vrachtwagens geen kosten- en CO_2 besparing te realiseren is met bundeling. Denk hierbij bijvoorbeeld aan supermarktbevoorrading.
- Meerdere partijen: Om bundeling te kunnen faciliteren zijn er hubs nodig waarin meerdere partijen samenwerken. Hublocaties voor één partij (vaak regionale of landelijke distributiecentra) zijn daarmee out-of-scope van dit onderzoek.
- Locatie en schaalniveau: Alleen bedrijven met locaties (klanten/afleveradressen, voedselproductielocatie etc.) in regio Noord-Holland en Flevoland zijn relevant voor de geografische scope van dit onderzoek. Het gaat hier over een regionale visie, alle hub-initiatieven op wijk- en buurtniveau, bijvoorbeeld buurthubs voor pakketten en lokale voedsel patio's worden daarmee niet meegenomen in dit onderzoek.



1. Last-mile hub



2. Regionale hub



3. First-mile hub



4. Virtuele hub

© Arcadis 2022

2. Hubsconcepten

Toepassing van hubs in diverse logistieke stromen

2.1 Logistieke stromen en kenmerken



Logistieke stromen en kenmerken (1/4)

Binnen (stads)Logistiek wordt er onderscheid gemaakt tussen verschillende logistieke stromen. Deze logistieke stromen hebben elk hun eigen karakteristieken. Denk hierbij aan type goederen, type klanten, volumes, ritprofielen, type voertuigen, stop locaties et cetera. Deze kenmerken hebben invloed op de vorm en functies van een hub en zijn daarom van belang om mee te nemen. In dit onderzoek worden zeven verschillende logistieke stromen meegenomen: Bouw, voedsel geconditioneerd, voedsel niet-geconditioneerd, facilitair, retail, pakketten en afval. Onderstaand worden de kenmerken van elke sector kort omschreven.

Bouw
De bouwsector bestaat hoofdzakelijk uit veel verschillende (onder)aannemers, leveranciers en monteurs/installateurs. Het transport van bouwmaterialen vindt plaats doormiddel van grote, zware voertuigen met een grote energiebehoefte. Gewichtsrestricties zijn hierbij vaak een beperkende factor. Bestelbussen worden in deze sector ingezet voor het vervoer van vakmensen en hun gereedschap naar hun klus. De producten in de bouwsector zijn heel divers en variëren van een schroefje tot een betonplaat.

Doordat de sector heel versnipperd is zijn er relatief veel vervoersbewegingen. Daarnaast worden producten vaak al geleverd wanneer deze nog niet nodig zijn. Bouwprojecten kunnen een lange doorlooptijd hebben. Er is dan ook zeker potentieel om bouwstromen via een hub te bundelen.

Bouwhubs bieden kansen voor producenten en leveranciers om voor meerdere projecten gebundeld aan te leveren bij de hub. Het is van belang dat de materialen tijdelijk opgeslagen kunnen worden in de hub en just-in-time afgeroepen kunnen wanneer ze benodigd zijn voor het specifieke project. Daarnaast biedt het gebruik van een hub de mogelijkheid om personeel, materiaal en materieel te splitsen waardoor niet meer elke medewerker met een logistiek voertuig naar de bouwplaats hoeft te reizen. Naast permanente bouwhubs zijn tijdelijke hubs voor de bouw sector ook relevant afhankelijk van de bouwopgave in de regio.

Bouwhubs zijn idealiter intermodaal beschikbaar en hebben ruimte voor op -en overslag (ook buiten). Relatief zware laadvoorzieningen voor de zware vrachtwagens en veel parkeerruimte voor de vakmensen zijn benodigd. In de bouwhubs staat waarde toevoeging centraal om efficiënter en sneller bouwen mogelijk te maken; pre-installeren, 3D-printen, kitting, uitpakken en verwerking van circulaire stromen. De verwachting is dat waarde toevoegende activiteiten in de hub zullen toenemen de komende jaren. Met de verwerken van circulaire stromen zal de hub in de toekomst ook gaan dienen als hub aan de oorsprong (‘first-mile’) van de keten.



© Arcadis 2022

Logistieke stromen en kenmerken (2/4)

Voedsel
Voedsel bestaat uit geconditioneerde (koel en vries) en niet geconditioneerde (DKW) producten. Deze stromen worden vaak gecombineerd in logistieke operaties en transport. Dit is ook de reden dat ze hier gecombineerd beschreven worden in dezelfde paragraaf. In de voedsel sector zien we o.a. de volgende spelers: producenten, verwerkers, leveranciers, retailers en horeca.

Binnen de voedselsector gelden strenge voedselveiligheid (HACCP) eisen. Dit maakt het combineren van voedsel met andere stromen lastig. Er zijn al meerdere pilots geweest naar het combineren van voedsel op de heenweg met afval op de terug weg. De meeste van deze pilots zijn helaas gestrand omdat de voedselveiligheid uiteindelijk in het geding kwam.

De belevering van voedsel aan retailers vindt voornamelijk plaats met grote geconditioneerde voertuigen. Hier is weinig bundelingspotentie doordat de vrachtwagen vaak al vol zit met slechts 2 of 3 stops. De levering van voedsel aan de horeca kent naast groothandels meerdere kleinere leveranciers. Deze kleinere partijen moeten vaak relatief lange afstanden afleggen met lagere volumes. Hier zit potentieel om volumes te bundelen. Een succesvol voorbeeld hiervan is het bundelen van vers leveringen aan strandtenten in Den Haag.

Uniek aan de voedselsector is, dat het hier niet alleen interessant is om te kijken naar bundeling in de last-mile, maar ook in de first-mile. Bij de first-mile gaat het om het bundelen van de voedselstromen vanaf de voedselproducenten. Deze hubs zullen zich meer in landelijk gebied dicht bij voedselproductielocaties begeven.

De kwaliteit in voedselketens is enorm belangrijk. Deze kwaliteit dient altijd gewaarborgd te worden. Zo moet je kunnen aantonen dat een product gedurende de gehele keten op de juiste temperatuur is geweest. Een extra schakel in de keten brengt dus risico's met zich mee die goed afgedekt moeten worden. Voedselpartijen zullen hier voldoende vertrouwen in willen hebben voordat ze dit uit handen durven te geven. Daarnaast wil je ook voorkomen dat de doorlooptijd van een product van producent tot eindklant toeneemt. Anders zou de eindklant namelijk een product ontvangen dat minder lang houdbaar is.

Voor geconditioneerde goederen is een gekoelde hub nodig. Versheid van producten is heel belangrijk. Voor alle producten behalve DKW geldt dat een snelle levering van belang is om de houdbaarheid te garanderen. Vers leveringen zijn vaak dagelijks benodigd en kunnen niet wachten op een vol beladen voertuig. De hub zal dan dus voornamelijk als cross-dock locatie dienen. De hub dient daarnaast aan HACCP vereisten te voldoen.

Facilitair
Bij facilitaire producten kun je bijvoorbeeld denken aan schoonmaakmiddelen of kantoorartikelen. Dit zijn artikelen die weinig specifieke eisen kennen en makkelijk te vervoeren zijn door de gemiddelde volumes en gewichten. Ook zijn het producten waarvan vaak op regelmatige basis dezelfde artikelen worden besteld. Hiermee zijn ze dus heel voorspelbaar en makkelijk in te plannen. De leveranciers van facilitaire producten zijn vaak landelijke spelers die met vrachtwagens de nationale distributieritten uitvoeren. De ontvangers van facilitaire goederen zijn vaak kantoren of publieke gebouwen.

Facilitaire producten zijn uitermate geschikt om te bundelen via een hub. Ook is dit een logistieke stroom waar je als overheid veel invloed op kan hebben, doordat de overheid zelf een grote afnemer is van deze producten. Additionele doorlooptijd van het product naar de eindklant is acceptabel. Indien ontvangers ervoor openstaan om flexibiliteit te bieden in het aflevermoment dan neemt de bundelingspotentie toe. Om facilitaire hubs rendabel te maken is het nodig dat er een beperkte opslag mogelijkheid is voor voorraad van fast movers op de hub. Deze producten kunnen dan namelijk met volle vrachtwagens door leveranciers bij de hubs aangeleverd worden, waarna de hub de benodigde hoeveelheid voor de eindklant verzamelt. Hiermee wordt het aantal benodigde ritten naar de hub geminimaliseerd. Het is voor deze stroom geen probleem om te combineren met andere logistieke stromen

© Arcadis 2022

Logistieke stromen en kenmerken (3/4)

Retail
Onder retail verstaan we in dit project non-food retail stromen. Voedsel gerelateerde retailstromen zijn reeds onder het kopje ‘voedsel’ beschreven. De retail sector bestaat uit grote landelijke partijen en kleine lokale spelers. De distributie van de landelijke partijen is georganiseerd via één centraal distributiecentrum of via meerdere regionale distributiecentra. Deze partijen hebben voldoende volume en stopdichtheid, wat bundeling met andere partijen minder kansrijk maakt. Wel denken een aantal van deze partijen erover na om zelfstandig hublocaties voor zero-emissie belevering te openen indien de afstand vanaf hun distributiecentra te lang is. Omdat dit gaat om hub locaties voor één partij, is dit out of scope van dit onderzoek. Voor kleinere retailers en retailers met een laag volume in de binnenstad zou het wel interessant kunnen zijn om goederen via een hub te laten leveren.

Binnen de retail sector is het van belang dat de retailer altijd alle producten beschikbaar heeft. Indien een product er niet is, kan deze ook niet verkocht worden en wordt er dus omzet misgelopen. Retailers zijn vaak gevestigd op dure locaties waar de ruimte schaars is en magazijn ruimte beperkt. Externe opslag ruimte in een hub waar retailers op afroep producten van kunnen laten leveren is waardevol voor de retailer. Het is dus van belang dat de hub opslag ruimte biedt en dat er de mogelijkheid is om producten te picken op item niveau. Wel is het zo dat je in de retail sector niet zomaar een bulk aan producten op de hub kan afleveren. Vaak bestaat het assortiment aan een grote verscheidenheid aan producten. Denk bijvoorbeeld ook aan fashion producten. Deze heb je in verschillende maten en kleuren en zijn trendgevoelig. Op hoe meer plekken er voorraad ligt, hoe groter de kans is dat er producten ‘weggegooid’ zullen moeten worden omdat ze niet verkocht zijn.

Pakketten
De pakketten sector bestaat uit een beperkt aantal spelers die het merendeel van de markt beslaan. PostNL en DHL beslaan namelijk 95% van de Nederlandse markt.

Deze bedrijven hebben meerdere depots verspreid over Nederland. Transport tussen de depots vindt plaats met grote vrachtwagens. Het transport vanaf de depots naar de eindklant vindt plaats met bestelbussen. Deze bestelbussen kunnen eigendom zijn van het pakketbedrijf, een onderaannemer of een zzp’er die de ritten uitvoert.

De pakketsector staat er niet voor open om te bundelen op regionaalniveau. Uit eerder onderzoek is ook gebleken dat dit geen consolidatievoordelen biedt. Wel zijn er initiatieven om te bundelen op wijk- en buurtniveau. Denk hierbij aan pakketpunten en pakketkluizen. Dit is out-of-scope van dit onderzoek. De pakketsector wordt dan ook niet verder toegelicht in de rest van dit document.



© Arcadis 2022

Logistieke stromen en kenmerken (4/4)

Afval
Afval is een compleet andere goederenstroom dan alle andere beschreven goederenstromen. Afval kent een omgekeerde goederen stroom, in plaats van de stad in gaat het juist de stad uit. Soms kan dit als retour stroom mee worden genomen, maar in het algemeen zijn het toegewijde ritten voor afval. Afval is op te delen in consumenten afval en bedrijfsafval. Consumenten afval wordt door de gemeente georganiseerd en in de gehele gemeente uitgevoerd door één partij met speciale voertuigen. Hier zit dus weinig additionele bundelingspotentie. Het ophalen van bedrijfsafval wordt door bedrijven zelf ingekocht. Het kan dus zo zijn dat naast elkaar gelegen bedrijven elk een andere afvalinzamelingsdienst hebben. Hier zit potentieel om te gaan bundelen. Inmiddels zijn er een aantal white label diensten waar dit ook gebeurt. Het aantal ritten zou hiermee met 40% afnemen. Open waste is het digitale platform dat de white label inzameling van afval ondersteunt.

Dagelijks vinden er veel ritten plaats om afval op te halen, door deze ritten al snel bij een verwerkingslocatie te bundelen kan er efficiënt worden omgegaan met het aantal af te leggen kilometers. Op deze afval hubs kan de eerste verwerking en scheiding plaatsvinden alvorens de producten verder te recyclen.
Afval moet tijdig worden opgehaald om overlast te voorkomen, maar dit kan wel via verschillende modaliteiten worden gedaan. In binnensteden met goede waterverbindingen kan afval via het water worden opgehaald. Dit verhoogt het volume dat kan worden meegenomen per rit en geeft minder overlast dan grotere vrachtwagens die de verzameling doen.
Afvalverwerking vraagt om een heel ander type locatie dan voor de andere logistieke stromen. Vaak zijn dit afgelegenere terreinen met relatief veel buiten ruimte. De locaties dienen geschikt te zijn voor de installaties van afvalverwerking.



© Arcadis 2022

2.2 Verdieping hubsaspecten



Verdieping van hubsaspecten (1/6)

Elke hubtoepassing kent zijn eigen kenmerken en logistieke stromen waarvoor de toepassing geschikt is. Voor elke hubtoepassing is er daarom een verdieping gedaan op:

1. Logistieke stromen
2. Schaalniveau, omvang en capaciteit
3. Bijdrage aan beleidsdoelen
4. Overslag-bundel en tijdelijke opslagmogelijkheden
5. Duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptie
6. Benodigde datastromen & IT-infra

Vervolgens zijn al deze aspecten samengevat in de ‘hubspaspoorten’.

1. Logistieke stromen
De logistieke stromen die in dit onderzoek zijn meegenomen zijn omschreven in het hoofdstuk ‘logistieke stromen en kenmerken’. Niet elke logistieke stroom is van toepassing op elke hub toepassing. In onderstaande tabel is weergegeven welke logistieke stroom geschikt is voor welke hubtoepassing. Voor de virtuele hub is elke logistieke stroom mogelijk, dit is afhankelijke van de last-mile, first-mile of regionale toepassing.

Logistiek stroom	Last - mile	First - mile	Regionaal
Facilitair	Bewezen concept voor leveranciers en ontvangers van faciltaire producten	n.v.t. gebundeld in (europese) DC’s	Via groothandels of logistiek dienstverleners
Voedsel	Belevering van horeca en maaltijdboxen	Voedsel producenten en verwerkers	Via groothandels of logistiek dienstverleners
Retail	Alleen kleinere leveringen aan retailers	n.v.t. gebundeld in (europese) DC’s	Fulfilment en levering voor kleinere partijen
Bouw	Bewezen concept voor leveranciers en aannemers	Circulaire bouwstromen in de toekomst	Via groothandels of logistiek dienstverleners
Afval	n.v.t. omgekeerde keten	Inzameling bedrijfsafval, omgekeerde keten	Via afvalverwerkers

© Arcadis 2022

Verdieping van hubsaspecten (2/6)

2. Schaalniveau, omvang en capaciteit
Er is geen ‘standaard’ classificatie van hubs. Er worden verschillende indelingen gehanteerd (zie bijlage voor een aantal voorbeelden) voor de classificatie van hubs o.b.v. omvang en locatie.

Een last-mile hub kan het best geplaatst worden aan de rand van de zero-emissie zone of de rand van de stad. Dit zijn meestal op relatieve dure locaties waar de ruimte schaars is. Hierdoor is de oppervlakte van dit soort hubs meestal beperkt in de orde grootte van 1.000-5.000 m2. Last-mile bouwhubs zijn relatief groot t.o.v. last mile hubs voor de andere stromen. Voor binnensteden met water kan een hublocatie aan het water wenselijk zijn om transport via de weg te verminderen. Wel zitten er veel haken en ogen aan vervoer via water. Zo moeten de kades ook geschikt zijn om goederen te kunnen laden en lossen.

Een first-mile hub functioneert het beste in de buurt van de oorsprong van de producten. In het geval van first-mile hubs voor voedsel gaat het dan in de buurt van voedselproducenten, dus agrarische omgevingen. De grond is hier relatief goedkoop. Het schaalniveau varieert afhankelijk van het aantal leveranciers in de buurt in de orde van 5.000-20.000m2. De locatie van voedselverwerkers zijn een ideale plek om dit soort stromen te bundelen waarbij een extra schakel in de keten voorkomen kan worden.

Regionale hubs zijn gevestigd tussen twee of enkele steden. Vaak zijn deze hubs gevestigd op bedrijventerreinen en beslaan het relatief grote panden in de orde van 10.000-50.000 m2.

Voor de virtuele hub is een locatie niet noodzakelijk. Wel kan de virtuele hub gecombineerd worden met een fysieke locatie. De eisen zijn dan afhankelijk van de last-mile, first-mile of regionale toepassing.

De locatie van een hub hangt naast de toepassing ook af van de kenmerken van een logistieke stroom. Per logistieke stroom een ander voertuigtype kenmerken. Deze voertuigtypes bepalen waarvoor een bepaalde hub bereikbaar zou moeten zijn. Naast de logistieke stroom is ook het volume dat er vanaf de hub naar ontvangers gaat en de dropdichtheid bepalend voor het voertuigtype dat gekozen gaat worden. In de tabel op de volgende pagina is een overzicht van de meest voorkomende voertuigtypes per logistieke stroom en hubstoepassing weergegeven.

Voor alle hubstoepassingen geldt daarnaast dat het moet passen binnen het vigerende bestemmingsplan, of doormiddel van een gebruikelijke procedure in het gemeentelijke beleid moet passen. De voertuigbewegingen van en naar de hub dienen niet tot overlast (verkeersveiligheid, geluid en bereikbaarheid) te zijn voor de omgeving van de hub. Hierdoor is een bedrijventerrein vaak een geschikte plek.
Een locatie te ver van de bestemming kan beperkingen voor het wagenpark op leveren en leiden tot meer i.p.v. minder kilometers. Het is niet zomaar te zeggen of een locatie dichterbij of verder weg beter is, dat hangt af van het gehele netwerk van leveranciers en ontvangers. Een hub in de buurt van natuurgebieden is niet wenselijk. Als grens voor berekening voor stikstofdepositie van wegverkeer wordt 5 km aangehouden. Het is aan te raden deze grens ook voor de locatie van de hub aan te houden. Bij de kaartbeelden zullen we hierop terugkomen.

© Arcadis 2022

Verdieping van hubsaspecten (2/6)

Stroom	Last - mile	First - mile	Regionaal
Facilitair	Grote vrachtwagens naar hub. Vrachtwagen, bestelbus of LEV vanaf hub	n.v.t.	Grote vrachtwagens naar/vanaf hub.
Voedsel	Kleinere vrachtwagens en bestelbussen naar de hub. Kleinere vrachtwagens, bestelbussen of LEV's/vrachtfietsen vanaf de hub.	Vrachtwagens en bestelbussen naar/vanaf hub.	Vrachtwagens naar/vanaf hub.
Retail	Kleinere vrachtwagens en bestelbussen naar hub. Kleinere vrachtwagens, bestelbussen of LEV's/vrachtfietsen vanaf hub	n.v.t.	Kleinere vrachtwagens en bestelbussen naar/vanaf hub
Bouw	Zware vrachtwagens of via water (indien mogelijk) voor bouwmateriaal. Materieel voor monteurs via LEV's/vrachtfietsen	Zware vrachtwagens of via water (indien mogelijk)	Zware vrachtwagens of via water (indien mogelijk) voor bouwmateriaal
Afval	n.v.t.	Speciale vrachtwagens of via water	Speciale vrachtwagens of via water

© Arcadis 2022

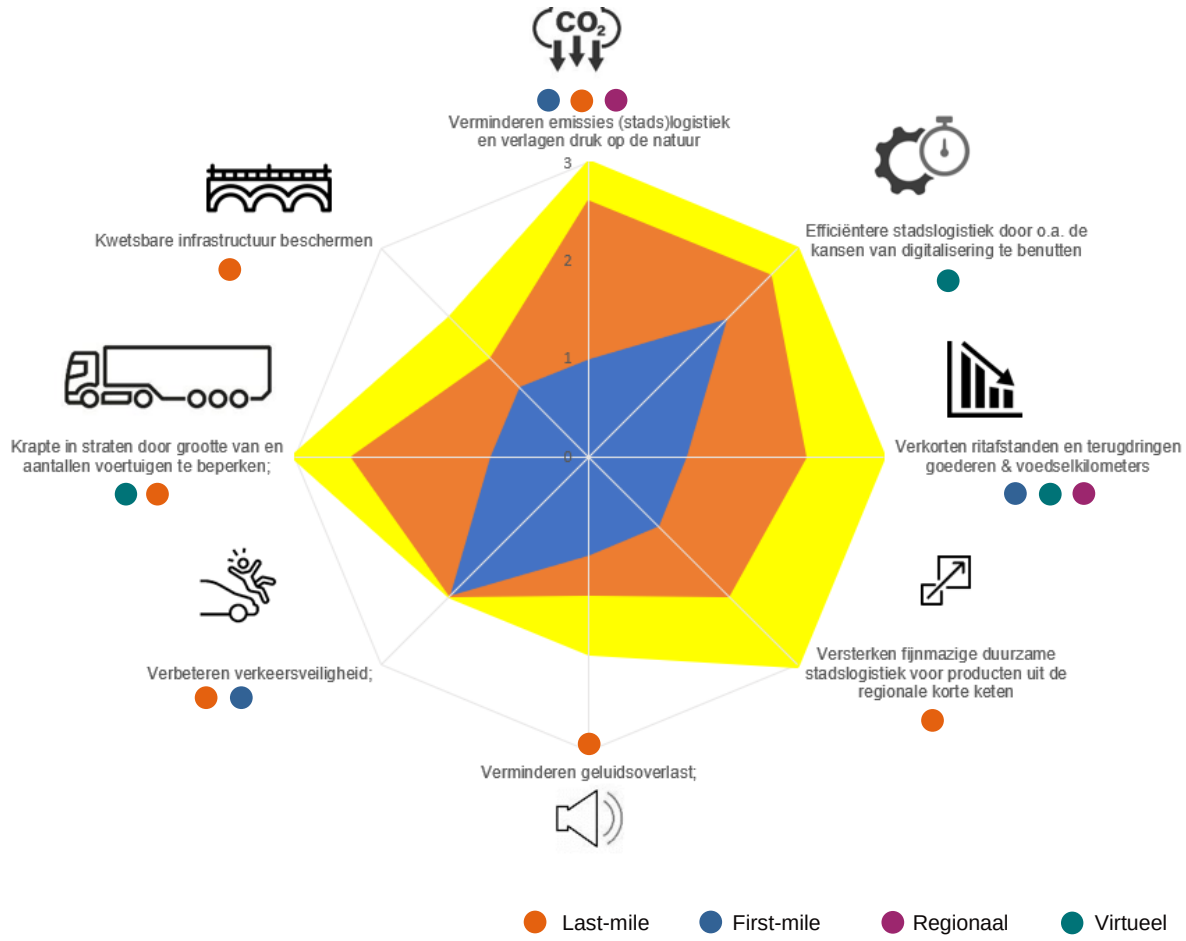
Verdieping van hubsaspecten (3/6)

3. Bijdrage aan beleidsdoelen
In dit onderzoek zijn acht beleidsdoelen gedefinieerd waaraan hubs zouden moeten bijdragen:

1. Verminderen emissies (stads)logistiek en verlagen druk op de natuur
2. Efficiëntere stadslogistiek door o.a. de kansen van digitalisering te benutten
3. Verkorten ritafstanden en terugdringen goederen & voedselkilometers (first- en lastmile) en daarmee efficiënt benutten van ruimtegebruik voor logistiek
4. Versterken van de fijnmazige duurzame stadslogistiek voor producten uit de regionale korte keten
5. Verminderen geluidsoverlast
6. Verbeteren verkeersveiligheid
7. Krapte in straten door grootte van en aantallen voertuigen te beperken
8. Kwetsbare infrastructuur beschermen (vooral bij bouwlogistiek)

Elke hubstoepassing draagt in meerdere of mindere mate bij aan de verschillende beleidsdoelen. Last-mile hubs dragen vooral bij aan verbeteren van beleidsdoelen in de binnenstad. First-mile hubs dragen vooral bij aan het verminderen van lege voedselkilometers en verlagen druk op de natuur. Regionale hubs zorgen vooral voor minder vervoersbewegingen. Virtuele hubs dragen vooral bij aan efficiëntere logistiek door het benutten van kansen voor digitalisering.

In de figuur hiernaast is te zien aan welke beleidsdoelstelling elke hubtoepassing kan bijdragen. Daarnaast is in dit ambitieweb te zien aan welke beleidsdoelstellingen er meer/minder waarde wordt gehecht vanuit de provincies Noord-Holland en Flevoland en de vervoerregio Amsterdam. Focus ligt op verduurzamen en minder op verminderen hinder. In de bijlage is een vergelijkbaar ambitieweb te vinden, ingevuld door individuele gemeenten in de regio.



© Arcadis 2022

Verdieping van hubsaspecten (4/6)

4. Overslag-bundel en tijdelijke opslagmogelijkheden
Aan een hub hebben we onafhankelijk van de toepassing de voorwaarde gesteld dat er bundeling plaats dient te vinden. Het gebruiken van de schaarse ruimte voor logistieke vastgoed waar dit niet gebeurt is immers een gemiste kans.
Naast bundeling kan een hub additionele functies hebben. Deze additionele functies helpen om de hub rendabel te maken. Deze functies kunnen we opdelen in: opslag, overslag op andere modaliteiten en zogenaamde value added services. Waarde toevoeging in de hub is van belang om het niet (alleen) een extra schakel te laten zijn. Voor de last-mile, first-mile en regionale hub zullen we hierop ingaan. Voor de virtuele hub zullen deze functies alleen i.c.m. een fysieke locatie plaats vinden afhankelijk van de toepassing van de virtuele hub.

Opslag is vooral voor regionale hubs een zeer belangrijke functie. Regionale hubs zijn over het algemeen grotere hubs die voldoende ruimte hebben om een groot deel van het assortiment op te slaan. Het is dan ook echt een bufferplek in de keten. In last-mile hubs is de ruimte schaars, daarom zal de opslag ruimte daar over het algemeen beperkter zijn. Er wordt dan vaak maar een deel van het assortiment opgeslagen waarvan men vrij verzekert is dat dat binnen afzienbare tijd nodig zal zijn nabij de hub. First-mile hubs zullen alleen een tijdelijke opslag hebben. Zeker bij voedsel is het gewenst om de tijd die een product in de hub doorbrengt te minimaliseren.

Voor overslag op andere modaliteiten zien we dat bij dit voornamelijk bij de last-mile hubs voorkomt. Daar kan het namelijk wenselijk zijn om met kleinere voertuigen de binnenstad in te gaan i.v.m. de beperkte ruimte. Bij first-mile en regionale hubs is dit minder van toepassing omdat de afstanden vanaf de hub vaak te groot zijn voor de kleinere voertuigen. Bouw en afval zijn uitzonderlijke sectoren omdat daar vervoer over water kansrijk kan zijn. Daar kan het dus wenselijk zijn om ook bij first-mile en regionale hubs over te slaan van weg naar water en andersom. Naast overslag op andere modaliteiten kan er bij hubs ook overgeslagen worden op zero-emissie voertuigen van dezelfde modaliteit. Dat is in principe mogelijk bij elke fysieke hub locatie. Zeker voor facilitaire, voedsel en retail gerelateerde stromen zijn er al geschikte elektrische voertuigen beschikbaar. Elektrische voertuigen voor afvalinzameling zijn ook reeds in ontwikkeling. In de bouw sector worden ook al een aantal pilot gedaan met elektrische voertuigen. Maar hier is de uitdaging een stuk groter t.o.v. de andere sectoren vanwege het gewicht van producten in deze sector en speciale voertuigen met bijvoorbeeld kranen.

Onder value added services (VAS) verstaan we alle activiteiten die in een hub plaats vinden die waarde toevoegen aan de keten. In alle hubtoepassingen spelen deze activiteiten een belangrijke rol. In regionale hubs vinden veel van dit soort services plaats, denk hierbij aan orderpicken, labelen, verpakken en sorteren van de producten en het verwerken retouren. Specifiek voor voedsel geldt dat voedsel in hubs ook verwerkt kan worden. Zo kan voedsel bijvoorbeeld gewassen en gesneden worden. Denk hierbij aan een kropsla die verwerkt wordt tot een zakje gesneden sla.

In de tabel op de volgende pagina is een samenvatting van de functies per logistieke stroom per hubstoepassing te vinden.

© Arcadis 2022

Verdieping van hubsaspecten (4/6)

Stroom		Last - mile	First - mile	Regionaal
Facilitair	Opslag	Bulk opslag van fast-movers	n.v.t.	Opslag groot deel assortiment
	Overslag	Van grote vrachtwagens naar kleinere (zero-emissie) voertuigen voor stadsdistributie afhankelijk van volume en dropdichtheid		Geen overslag op andere modaliteiten, wel op zero-emissie voertuigen
	VAS	Voorraadbeheer en picken op itemniveau (incl. labelen en verpakken)		Picken, labelen, verpakken, sorteren, verwerken retouren etc.
Voedsel	Opslag	Alleen tijdelijke opslag i.v.m. versheid		
	Overslag	Van kleineren vrachtwagens en bestelbussen naar kleinere (zero-emissie) voertuigen voor stadsdistributie afhankelijk van volume en dropdichtheid	Geen overslag op andere modaliteiten, wel op zero-emissie voertuigen	
	VAS	Geen additionele activiteiten, deze vinden eerder in de keten plaats	Verwerken, picken, labelen en verpakken van voedsel	
Retail	Opslag	Beperkte opslag i.v.m. mode/seizoengevoelige producten	n.v.t.	Opslag groot deel assortiment
	Overslag	Van kleineren vrachtwagens en bestelbussen naar kleinere (zero-emissie) voertuigen voor stadsdistributie afhankelijk van volume en dropdichtheid		Geen overslag op andere modaliteiten, wel op zero-emissie voertuigen
	VAS	Voorraadbeheer en picken op itemniveau (incl. labelen en verpakken)		Picken, labelen, verpakken, sorteren, verwerken retouren etc.
Bouw	Opslag	Opslag op projectbasis voor langere tijd	Circulaire producten	Opslag groot deel assortiment
	Overslag	Monteurs via personenmobiliteit naar hub materieel vanaf hub via LEV's/vrachtfietsen Optioneel: overslag zware vrachtwagens van/naar water voor materiaal	Optioneel: overslag zware vrachtwagens van/naar water	
	VAS	Pre-installeren, 3D-printen, uitpakken en verzamelen op projectbasis	Verwerking van circulaire stromen	Pre-installeren, 3D-printen, uitpakken en verzamelen op projectbasis
Afval	Opslag	n.v.t.	Tijdelijk tot verwerking	Tijdelijk na verwerking
	Overslag		Optioneel: overslag speciale vrachtwagens van/naar water	
	VAS		Verwerken van afval	

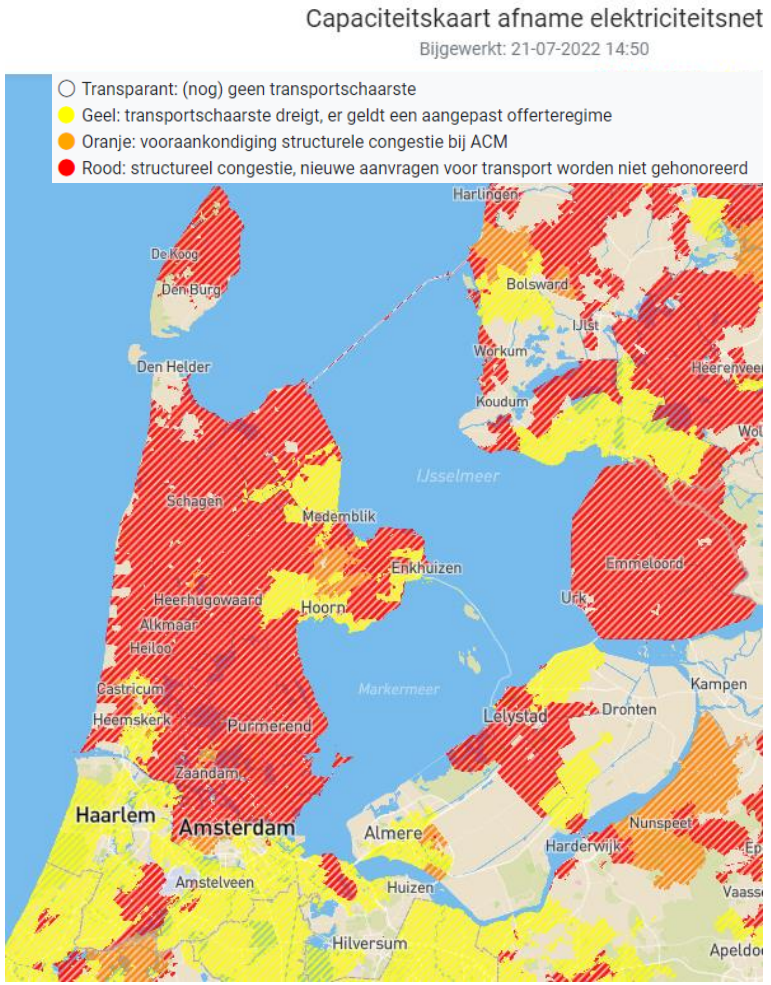
© Arcadis 2022

Verdieping van hubsaspecten (5/6)

5. Duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptie
Met het gebruik van hubs is er de potentie om het aandeel lege rit kilometers te verminderen en gebruik te maken van zero-emissie voertuigen. Hierdoor kan CO2 en NOx uitstoot verminderen.
Voor last-mile hubs geldt dat ze vooral zullen bijdragen aan minder lege en schonere voertuigen in de stad. Door het gebruik van first-mile hubs zullen voedsel en afvalkilometers gereduceerd worden. Regionale hubs zullen zorgen voor een hogere belading en grotere dropdichtheid in de regio. De virtuele hub kan zorgen voor minder lege rit kilometers zonder dat de hub ruimte inneemt.
Hoeveel de reductie exact zal zijn is lastig te zeggen. Hiervoor dient het gehele netwerk van leveranciers en ontvangers bekeken te worden.

Om de overslag op zero-emissie voertuigen mogelijk te maken geldt de voorwaarde dat er voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit beschikbaar is. In een groot deel van Nederland is er momenteel congestie op het net waardoor nieuwe en verzwaringen van aansluitingen niet mogelijk zijn. In de afbeelding hiernaast is een momentopname te zien van de netcongestie. Momenteel is er in het grootste gedeelte van Noord-Holland en Lelystad geen capaciteit beschikbaar. Hier zal rekening mee gehouden moeten worden met de keuze voor en locatie en de verwachte effecten van een hub. De kaart zal echter welk constant in ontwikkeling zijn doordat netbeheerders de komende jaren aan de slag gaan om het net te verzwaren.

De locatie van de hub is bepalend voor de impact van de hub op de biodiversiteit en klimaatadaptie. Een hub in de buurt van natuurgebieden is niet wenselijk zoals reeds beschreven bij “*Schaalniveau, omvang en capaciteit”.*



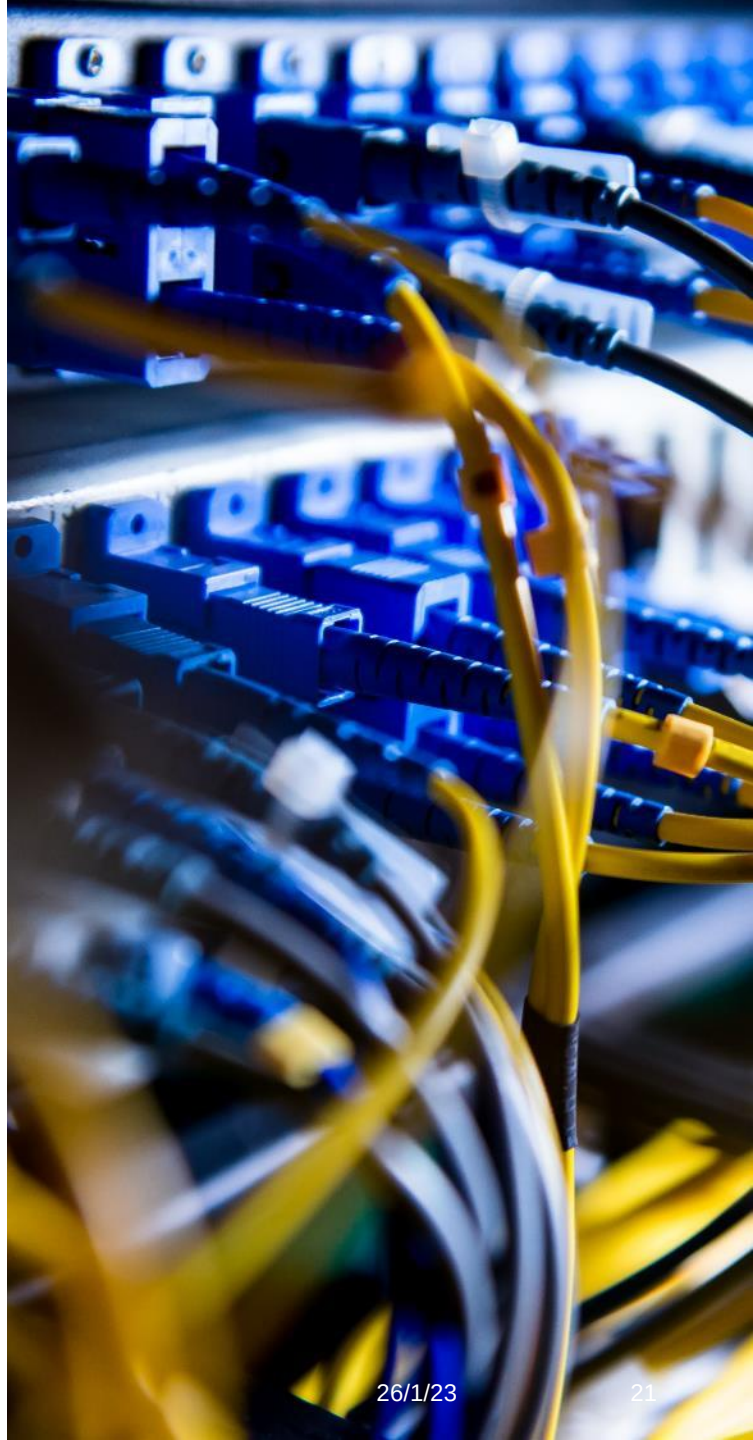
Verdieping van hubsaspecten (6/6)

6. Benodigde datastromen & IT-infra
De benodigde IT voor een hub kan opgedeeld worden in commerciële en logistieke informatie. De commerciële informatie bevat de bestelstroom. Een besteller bestelt artikelen bij een of meerdere leveranciers. De leverancier zorgt dat de producten afgeleverd worden bij de beoogde ontvanger. In dit proces, ook zonder het gebruik van een hub, wordt er informatie uitgewisseld tussen bestellers en leveranciers. Bij het bestellen gaat dit o.a. over producten, hoeveelheden, gewenste bezorgmomenten en afleveradressen. Bij het verwerken en verzenden over: o.a. over geplande bezorgmomenten.
Bij een hub vindt er een extra stapje plaats waar informatie mee uitgewisseld dient te worden. De hub moet namelijk weten hoeveel en wanneer welke producten bij hem aangeleverd worden en wanneer hij verwacht wordt om deze af te leveren bij een ontvanger. De informatie kan via een zogenaamd aanmeld portal aan de hub doorgegeven worden. Soms kan dit automatisch via een koppeling met het orderbestelsysteem van de leverancier/ontvanger. Daartegenover staat dat het wenselijk is dat de hub informatie aan de besteller teruggeeft over verwachte bezorgmomenten, bijvoorbeeld via een track-en-trace. Indien de hub ook dient als (bulk) opslag locatie voor specifieke leveranciers, dan is het wenselijk dat de leveranciers deze voorraad informatie (real-time) in kunnen zien.

Veel bedrijven maken al gebruik van een landelijk bestelplatform waar ze bij al hun leveranciers de producten kunnen bestellen. Dit soort systemen bevatten alle benodigde informatie die nodig is om uit te wisselen met de hub. Het is dan over het algemeen ook makkelijker om dit soort bedrijven aan te sluiten op een hub, dan bedrijven die geen of hun eigen systeem hebben. inONE is een voorbeeld van zo'n softwarebedrijf. Zij zijn marktleider in de horeca sector met meer dan 14.000 aangesloten horeca bedrijven. Nadat een hub eenmaal een koppeling (API) met deze software heeft gemaakt kunnen ze hier voor andere klanten ook gebruik van maken.

Een hub is een logistieke operatie. Dit vraagt dan ook aan ondersteuning van de logistieke processen. Logistieke operaties worden ondersteund door warehouse management systemen (WMS). Deze systemen maken het mogelijk om efficiënt producten te verzamelen, maar ook om bijvoorbeeld te weten welke producten waar in het pand liggen. Voor last-mile en first-mile hubs kunnen dit relatief eenvoudige systemen zijn. Voor regionale hubs zijn de WMS systemen over het algemeen complexer doordat het assortiment dat daar opgeslagen ligt divers is en er meer VAS activiteiten plaatsvinden. Naast de operatie in het pand hebben we ook nog de bezorging van de producten. Voor de bezorging is een TMS systeem wenselijk. De bezorging van alle producten vanaf de hub dient gepland te worden in verschillende ritten met het geschikte voertuigen. Tijdens de bezorging is het gewenst om de ontvanger van ETA informatie te voorzien. Al deze IT systemen kunnen een aardige kostenpost met zich mee brengen.

Bovenstaande informatie geldt zowel voor de last-mile, fist-mile en regionale hub tenzij anders vermeld. De virtuele hub gaan we hier niet verder op in, maar wordt specifiek bij het hubsconcept virtuele hub toegelicht aangezien IT alles is waar het daar natuurlijk om draait.

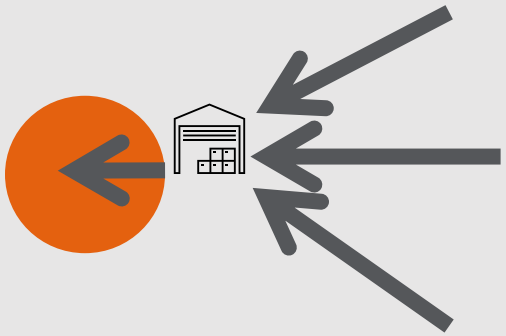


© Arcadis 2022

2.3 Hubspaspoorten



Paspoort last-mile hub



Door bundeling van stromen kan de last-mile delivery binnen ZE-zones efficiënter. De overslag op kleinere voertuigen, zoals bijvoorbeeld in Diemen, kan ook geregeld worden via hubs. We denken hierbij aan locaties aan de rand van (binnen)steden en bij bouwlocaties.

Specificaties

Logistieke stromen: Facilitair, bouw, retail, voedsel geconditioneerd en voedsel niet-geconditioneerd

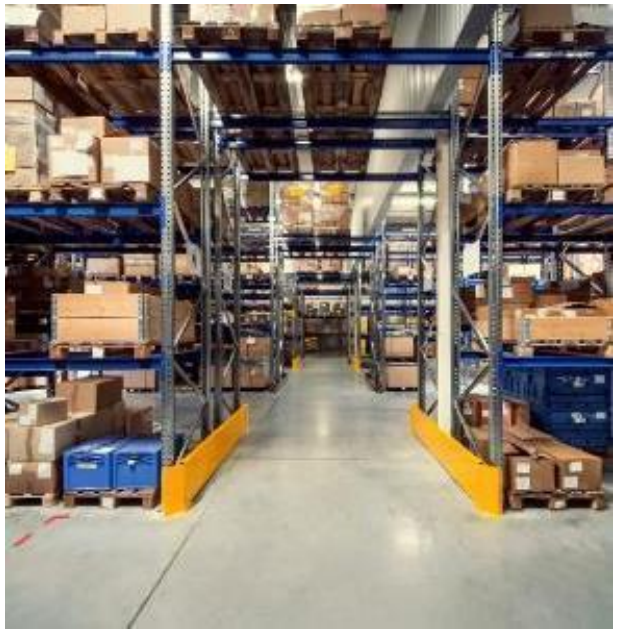
Schaalniveau, omvang en capaciteit: Hub aan de rand van de ZE-zone of de stad. Vaak op relatief dure locaties, waardoor oppervlakte beperkt is (1.000-5.000 m2).

Bijdrage aan beleidsdoelen: Potentie om bij te dragen aan alle beleidsdoelen m.b.t. minder hinder, efficiënter en schoner transport. De focus zal liggen op het verbeteren van de situatie in de binnensteden.

Overslag-bundel en tijdelijke opslagmogelijkheden: Bundeling, overslag, opslag en value added services zijn allemaal mogelijk

Duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptie: Door bundeling zullen er minder verkeersstromen de stad in gaan en ontstaat de mogelijkheid tot overslag op duurzamere vervoermiddelen

Benodigde datastromen & IT-infra: Aanmeld portal, API met track-and-trace en voorraad informatie. Informatie over volume, adres en aflevermoment.

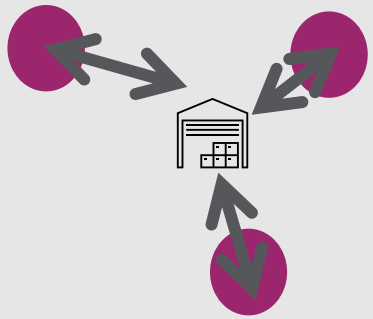


Praktijkvoorbeelden

- **Facilitair:** Deudekom, Hulshoff
- **Voedsel:** HubKlup
- **Bouw:** Bouwhub Amsterdam

© Arcadis 2022

Paspoort regionale hub



Bestaande regionale logistieke hubs bieden kansen voor verduurzaming, net als het opnemen van extra duurzaamheidscriteria bij de ontwikkeling van nieuwe distributiecentra. Hierbij denken we aan mogelijkheden voor verdichting, het delen van locaties en faciliteiten. Hiernaast hechten we waarde aan opwek van duurzame energie en bouwen met oog voor klimaatadaptatie en versterken biodiversiteit.

Specificaties

Logistieke stromen: Facilitair, bouw, retail, voedsel geconditioneerd, voedsel niet-geconditioneerd en afval

Schaalniveau, omvang en capaciteit: Hub tussen twee of enkele steden. Vaak op bedrijventerreinen. Grotere locaties (10.000-50.000 m2).

Bijdrage aan beleidsdoelen: Focus op regionale beleidsdoelen i.p.v. lokale effecten. Verminderen emissies logistiek, verlagen druk op de natuur en efficiënt benutten ruimtegebruik logistiek.

Overslag-bundel en tijdelijke opslagmogelijkheden: Bundeling, overslag, opslag en value added services zijn allemaal mogelijk

Duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptie: Door bundeling zullen er minder verkeersstromen de kernen van de regio in zijn (wel meer naar de hub locatie) en ontstaat de mogelijkheid tot overslag op duurzamere vervoersmiddelen

Benodigde datastromen & IT-infra: Aanmeld portal, API met track-and-trace en voorraad informatie. Informatie over volume, adres en aflevermoment.

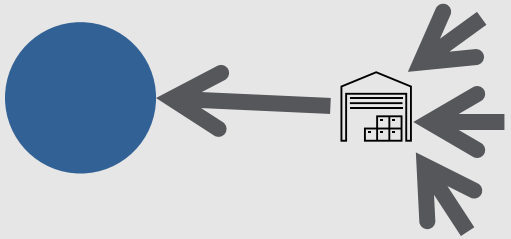


Praktijkvoorbeelden

- **Facilitair:** Groothandels zoals King
- **Voedsel:** Groothandels zoals Bidfood
- **Retail:** PostNL Fulfilment
- **Afval:** Afvalverwerking Milieu Service Nederland

© Arcadis 2022

Paspoort first-mile hub



Een first-mile hub is aanwezig bij de oorsprong van het te vervoeren product. Door aan het begin van de reis van een product een hub in te zetten kan er vroegtijdig bundeling plaatsvinden. Deze vroegtijdige bundeling helpt bij het verhogen van de bezettingsgraad en het vervolg transport duurzaam te laten verlopen.
Niet alle logistieke stromen zijn geschikt voor first-mile hubs, de meest gangbare stromen zijn voedsel en afval.

Specificaties

Logistieke stromen: Voedsel, Afval, Circulaire bouw grondstoffen

Schaalniveau, omvang en capaciteit: Hub in de regio, bereikbaar voor meerdere leveranciers. Gezien de relatief goedkopere grond kan schaalniveau variëren afhankelijk van het aantal leveranciers in de buurt. (5.000-20.000m2)

Bijdrage aan beleidsdoelen: Potentie om bij te dragen aan alle beleidsdoelen m.b.t. minder hinder, efficiënter, terugdringen voedselkilometers en schoner transport.

Overslag-bundel en tijdelijke opslagmogelijkheden: Bundeling, tijdelijke opslag en directe overslag zijn mogelijk.

Duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptie: Eigen energiesysteem, laadinfra aanwezig, inzet duurzame vloot.

Benodigde datastromen & IT-infra: Aanmeld portal, API met track-and-trace & voorraad informatie, Informatie over volume, adres en aflevermoment.



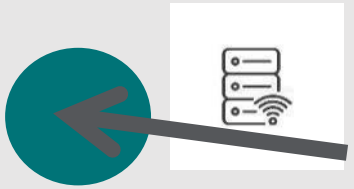


Praktijkvoorbeelden

- **Afval:** PreZero, Renewi
  Voedsel: Levarth, Heemskerk

© Arcadis 2022

Paspoort virtuele hub



Een virtuele hub is een digitale oplossing waarmee goederenstromen worden gebundeld en/of transportmanagementsystemen worden gekoppeld. Deze digitale oplossing helpt om de logistiek efficienter te laten verlopen. Een virtuele hub kent vele varianten. Nadere details van de virtuele hubconcept zijn uitgewerkt in bijlage 1 aan de hand van drie praktijkvoorbeelden.

Specificaties

Logistieke stromen: Alle stromen behalve pakketten

Schaalniveau, omvang en capaciteit: n.v.t.

Bijdrage aan beleidsdoelen: Benutten kansen digitalisering

Overslag-bundel en tijdelijke opslagmogelijkheden: n.v.t.

Duurzaamheid, biodiversiteit en klimaatadaptie: Minder voertuigkilometers. Overslag op duurzamere vervoersmiddelen alleen i.c.m. fysieke hub

Benodigde datastromen & IT-infra: Afhankelijk van concept van eenvoudig, tot complex

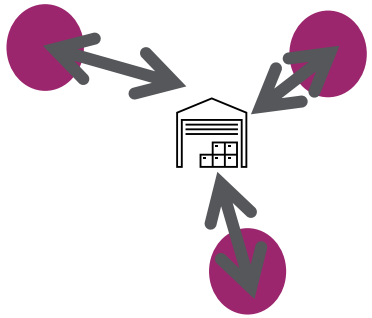


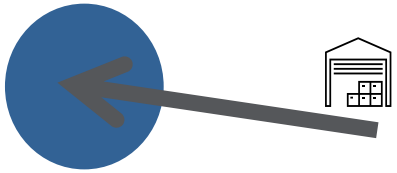
Praktijkvoorbeelden

- **eLink** – Afstemming in de keten en ketenafspraken
- **PGTS** – De markt ontwikkelt onder toezicht van douane een protocol voor samenwerking
- **CER**– Centrale rol havenbedrijf Rotterdam

© Arcadis 2022









	1. Last-mile hub	2. Regionale hub	3. First-mile hub	4. Virtuele hub
Logistieke stromen	Geen afval en pakketten	Alle stromen behalve pakketten	Alleen voedsel en afval	Alle stromen behalve pakketten
Locatie	Rand van de stad of ze-zone	Dus twee of enkele steden	Dicht bij producenten en leveranciers	Geen locatie noodzakelijk
Beleidsdoelen	Verbeteren situatie in binnenstad	Verlagen druk op natuur en efficiënter ruimtegebruik	Verminderen voedsel kilometers	Benutten kansen digitalisering
Functies	Naast bundeling afhankelijk van de logistieke stroom ook beperkte opslag (kleine volumes) en value added services	Naast bundeling ook opslag en afhankelijk van de logistieke stroom value added services	Naast bundeling, tijdelijke opslag en value added services (bijv. voedsel verpakken)	Andere functies dan bundeling alleen i.c.m. fysieke hub
Duurzaamheid	Minder verkeersstromen in de stad en mogelijkheid tot overslag op duurzamere vervoermiddelen	Minder verkeersstromen in de kernen van de regio en mogelijkheid tot overslag op duurzamere vervoersmiddelen	Minder lege kilometers en mogelijkheid tot overslag op duurzamere vervoersmiddelen	Minder voertuigkilometers. Overslag op duurzamere vervoersmiddelen alleen i.c.m. fysieke hub
Data & IT	Aanmeld portal, API met track-and-trace en voorraad informatie. Informatie over volume, adres en aflevermoment.			Afhankelijk van concept van eenvoudig, tot complex

Gevoeligheidsanalyse

De uitgewerkte hubsconcepten zijn gevalideerd in een gevoeligheidsanalyse. Deze gevoeligheidsanalyse bestond uit een sessie waarin experts op gebied van onder meer logistiek, energietransitie, financiën, circulariteit en beleid de uitkomsten en doelstellingen kritisch hebben geanalyseerd. De aandachtspunten van de experts zijn opgenomen in bijlage 3.

© Arcadis 2022

3. Hubslocaties

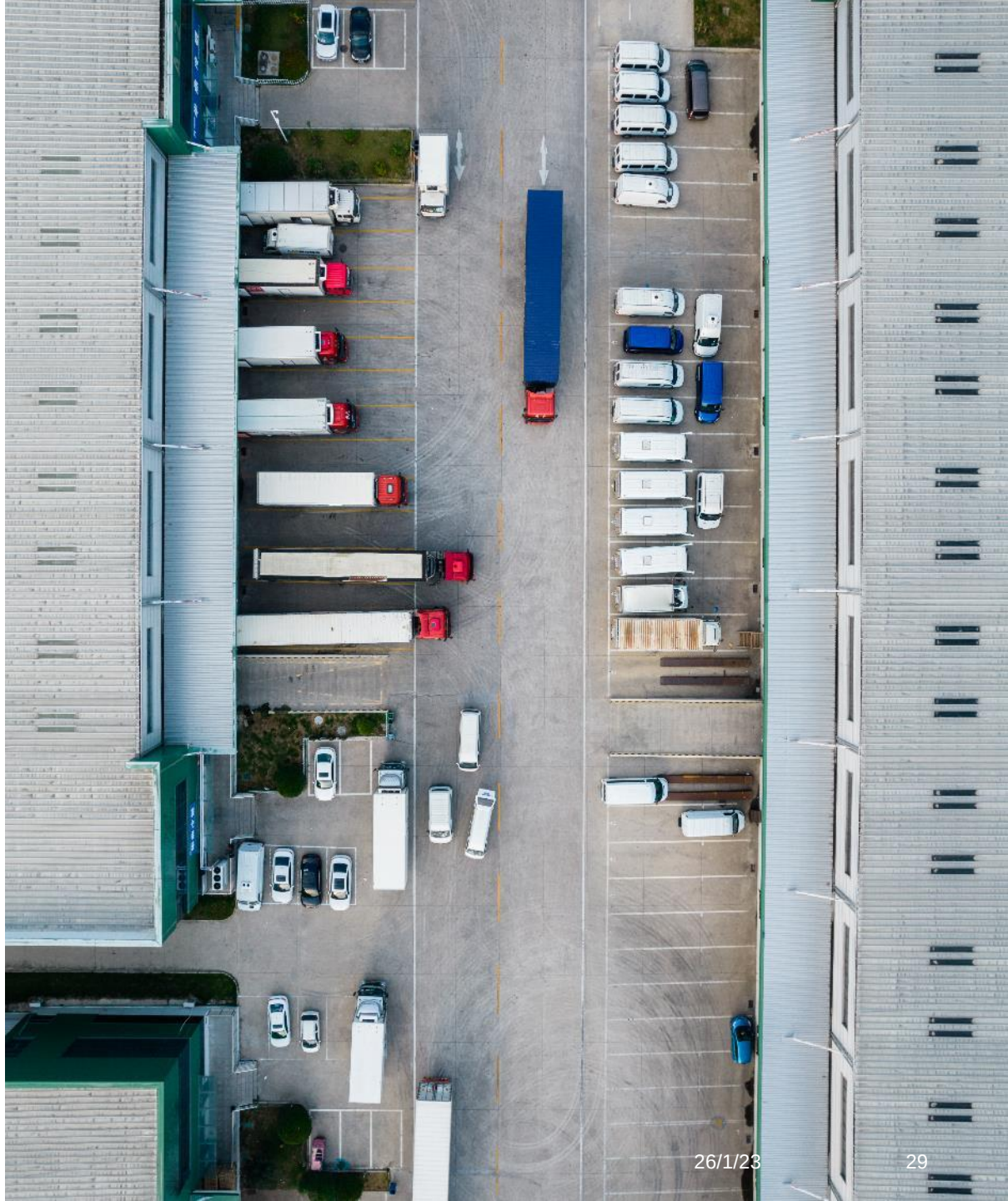
Analyse van bestaande en toekomstige locaties voor logistieke hubs

Introductie hubslocaties

Belangrijk onderdeel van een visie op een netwerk van logistieke hubs in Noord-Holland en Flevoland is de locatiekeuze. Om de potentiële waarde van hubs te benutten dienen de hubs te worden gerealiseerd op de juiste locatie. Een goede gekozen locatie kan helpen om de hub rendabel te maken, en met het selecteren van de locatie wordt bovendien bepaald waar de positieve effecten van een hub zichtbaar worden. De keerzijde is bovendien ook waar. Indien er geen geschikte locaties voor hubs worden beschikbaar gesteld of indien een hub wordt gemaakt op een ongeschikte plek is het succes van een hub onvoldoende of onzeker.

In onze analyses hebben we drie stappen doorlopen om te komen tot kaartenbeelden met zoekgebieden voor toekomstige hubs, te weten:

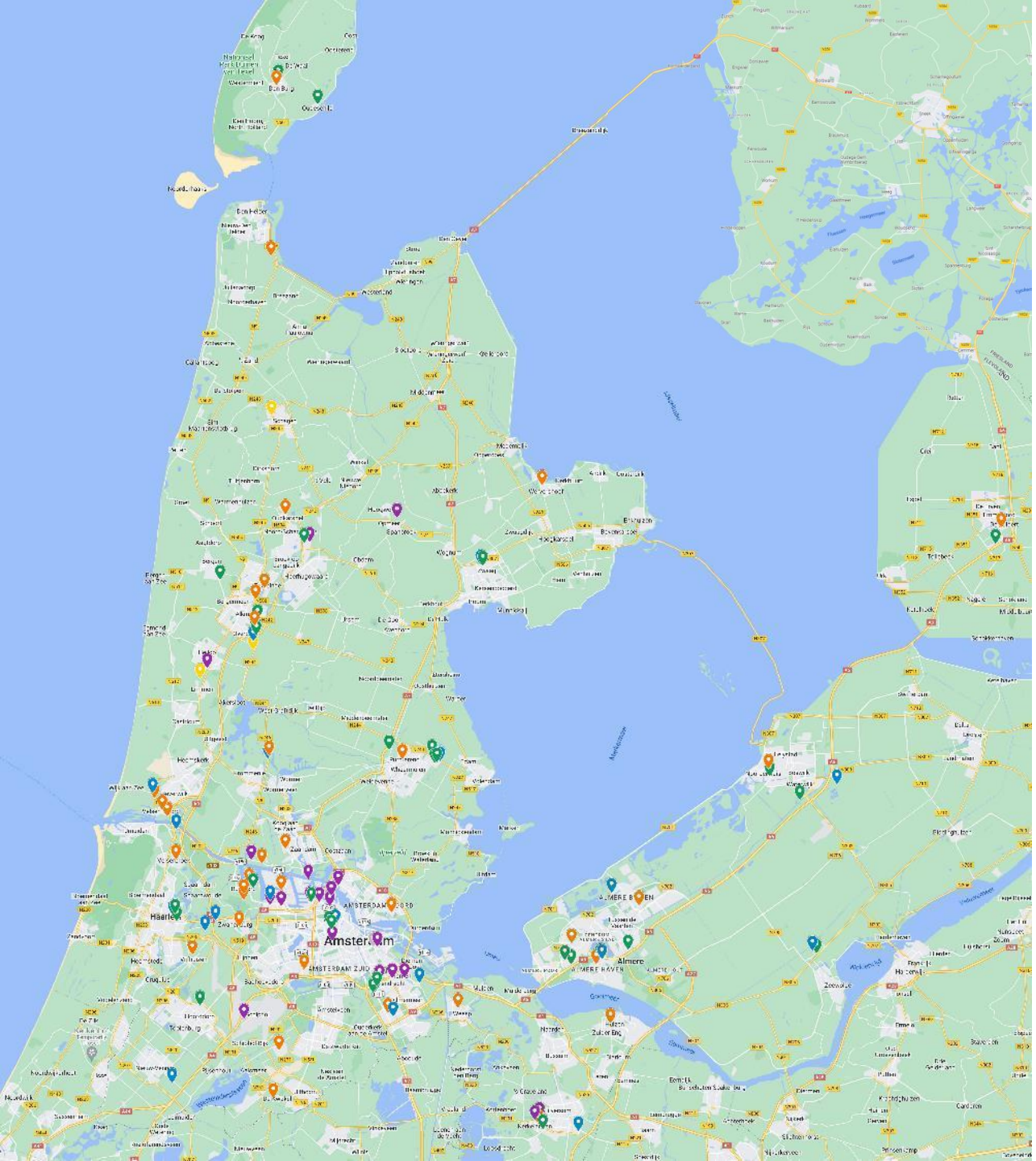
- **Inventarisatie van bestaande hubs:** Op basis van bestaande databronnen, online viewers, deskresearch en validatie door experts is een eerste kaartbeeld ontstaan van bestaande hubs. Dit kaartbeeld staat op de volgende pagina, en is digitaal opgenomen in de online GIS-omgeving.
- **Kwantitatieve analyse hubspotentie:** Een data-analyse van de bestaande logistieke stromen om meer inzicht te krijgen in welke logistieke stromen in welke steden/locaties in Noord-Holland en Flevoland geschikt zijn voor bundeling via een hub.
- **Methodiek zoekgebieden:** Op basis van deskresearch en sessies met experts zijn criteria waar een hubslocatie aan moet voldoen. Die criteria zijn toegespitst op de diverse hubsconcepten, en gekoppeld aan beschikbare databronnen.
- **Kaartbeelden hubslocaties:** De resultaten van de GIS-analyses waarmee de potentiële hubslocaties in Noord-Holland en Flevoland in kaart zijn gebracht.



© Arcadis 2022



3.1 Inventarisatie bestaande logistieke hubs



Inventarisatie bestaande logistieke hubs

Voedsel

- TT Noord-Holland B.V.
- Dick Schaap Horecagrootha...
- Scholten Horecagroothandel...
- Veldboer-Eenhoorn Horeca &...
- HANOS Amsterdam
- Food Center Amsterdam
- MELEDI Amsterdam
- HANOS Texel
- M.A.M. Horecagroothandel B...
- Hildesheim Horeca Groothan...
- Sligro Alkmaar
- Sligro De Kweker Purmerend
- Bidfood Hoofddorp
- Sligro Texel
- HANOS Haarlem
- Sligro Hilversum
- Bidfood Amsterdam
- Maan Horecagroothandel BV
- Sligro Almere
- Horecavoordeelshop.nl
- Sligro Haarlem
- Sligro Amsterdam
- HorecaVoordeelOnline
- Brinzy Horeca groothandel
- Hocras B.V. (Hoofdkantoor)
- Groothandel Horeca Almere
- Bakker Logistiek Groep BV
- Hakvoort Professional
- Hakvoort Professional Amst...
- Fonko B.V.

Pakketten

- DHL CityHub Texel
- DHL CityHub Schagen
- DHL CityHub Opperdoes
- DHL CityHub Heerhugowaard
- DHL CityHub Alkmaar
- Stad Alkmaar Logistics.
- DHL CityHub Purmerend
- DHL CityHub Krommenie
- DHL CityHub Beverwijk
- DHL CityHub Velsen-Noord
- DHL CityHub Amsterdam We...
- DHL CityHub Haarlem-Noord
- Peeters Vervoercentrale
- GLS Amsterdam
- DHL CityHub Amsterdam He...
- DHL CityHub Amsterdam-No...
- Red je Pakketje Amsterdam
- DHL CityHub Zwanenburg
- DHL CityHub Hoofddorp
- DHL CityHub Amsterdam Die...
- DHL CityHub Abcoude
- DHL CityHub Aalsmeer
- DHL CityHub Uithoorn
- DHL CityHub Hilversum
- DHL CityHub Loosdrecht
- Quicargo
- Post NL Alkmaar
- PostNL - Depot Westzaan
- Dpd Beverwijk
- DPD Amsterdam
- DHL CityHub Lelystad
- DHL CityHub Almere-Zuid
- DHL CityHub Emmeloord
- Cycloon Fietskoeriers Almere
- Dpd

Afval

- Nijssen Recycling B.V.
- Upcyclecentrum
- Recycling Nederland
- Suez
- HVC - Afvalenergiecentrale A...
- HVC - Afvalbrengstation Hoorn
- HVC - Composteringsinstalla...
- HVC - Afvalbrengstation Bev...
- HVC - Afvalbrengstation en i...
- HVC - Afvalbrengstation Moll...
- Hvc
- Circular Hub Amsterdam - Ni...
- PreZero Almere
- PreZero Amsterdam
- PreZero Alkmaar
- HVC - Afvalbrengstation Zee...
- HVC - Afvalbrengstation Lely...
- GP Groot Inzam. en recycling
- Milieuplein Haarlem - Spaarn...
- Milieu Service Nederland

Facilitair

- Deudekom
- Koninklijke Saan B.V.
- Cycloon Fietskoeriers Amste...
- GreenSpeed Fietskoeriers
- City Hub Amsterdam | Opsla...
- Amsterdam Logistics
- Kees Koopman Transport B.V.
- Amsterdam Logistic Cityhub
- Transporthulp B.V.
- Hulshoff: Projectverhuizinge...
- Recycle De Hallen
- CB Amsterdam
- Zero Waste Lab
- Bouwhub Amsterdam
- Rederij Kees
- BQ Duiker B.V.
- Gam Bakker Logistiek bv We...
- GP Groot Brandstoffen en oli...
- GXO Logistics
- Xpo Logistics

Bouw

- GP Groot - Goedkope Contai...
- GP Groot sloopwerken en sa...
- GP Groot materieelbeheer en...

Retail

- CIRCO Hub Noord-Holland

De bestaande hubslocatie zijn interactief te raadplegen in de online GIS-omgeving.



3.2 Kwantitatieve analyse hubspotentie

Hubspotentie voor de regio Noord-Holland en Flevoland

Introductie
Om te bepalen of er potentie is om logistieke stromen te bundelen via hubs in een bepaalde regio zijn er verschillende aspecten van belang, te weten:

- Volume: Is er voldoende schaal om een hub rendabel te laten zijn?
- Spreiding: Waar worden de goederen geladen en gelost?
- Markt: In hoeverre is de markt van een bepaalde logistieke sector er al klaar voor om hubs te gebruiken?
- Ruimte: Zijn er panden of grondposities beschikbaar?

Volume
Om te bepalen of er voldoende volume is om een hub rendabel te laten zijn, dient er gekeken te worden naar de omvang van de logistieke stromen in de regio en de spreiding van de stromen in de regio. Afhankelijk van de hub toepassing dient er gekeken te worden naar andere type logistieke stromen.

Voor last-mile hubs dient gekeken te worden naar de stromen die goederen ‘lossen’ in een bepaalde stad. Voor first-mile hubs dient er gekeken te worden naar stromen die goederen ‘laden’ in een bepaalde regio. In het hoofdstuk ‘hubsconcepten’ is reeds bepaald welke logistieke stromen geschikt zijn voor welke hubstoepassing. We zullen in dit hoofdstuk alleen verdiepen op die specifieke stromen. .

Om een hub efficiënt te laten opereren is voldoende volume nodig. Je wil namelijk met volle vrachtwagens vanaf de hub naar eindlocaties die relatief in de buurt van elkaar kunnen rijden. Het rijden met lucht en onnodige kilometers willen we namelijk tegengaan met het gebruik van hubs. Naast dat je volle vrachtwagens wil hebben, wil je ook voldoende volume op de hub hebben om hub medewerkers gedurende de gehele (werk)dag van werk te voorzien. Een FTE wordt namelijk heel duur als je deze maar enkele uren per dag kan inzetten.

Stel een medewerker kan 250 colli per uur verwerken. Dan heeft hij 1.600 colli per dag nodig om aan het werk te blijven, er van uitgaande dat hij 20% van zijn tijd met andere dingen bezig is.

Niet alleen het totale volume van een logistieke sector is van belang, maar het volume dat per rit in een bepaald gebied geleverd wordt ook. We constateerde in het hoofdstuk ‘hubsconcepten’ als dat FTL levering niet gebundeld kunnen worden. Grosso modo kunnen we stellen dat indien minder dan 50% van de lading van een voertuig bestemd is voor een bepaald gebied het interessant is om een hub te verkennen. In de praktijk is dit natuurlijk een stuk minder ‘zwart wit’. Het is helaas lastig om via algemeen beschikbare databronnen aan volume informatie te komen en het potentieel te bepalen. Bedrijven hebben zelf deze informatie wel wat het voor een specifiek bedrijf mogelijk maakt om hier goede afwegingen in te maken. Vanuit CBS is er i.p.v. volume wel gewichtsinformatie van de vervoerde lading beschikbaar. De gewichten van producten zijn natuurlijk erg verschillend, maar het geeft wel een eerste indicatie van hoe vol een vrachtwagen zit en dus het bundelingspotentieel.

Spreiding
De spreiding van het volume over de regio is ook belangrijk om naar te kijken. Als bijvoorbeeld de locaties waar in een provincie de goederen gelost worden heel verspreid is, dan is bundelen lastig. Er is geen harde stelregel over het aantal kilometers of het aantal minuten rijden dat de locaties uit elkaar mogen liggen. Je dient hierbij het volledige netwerk in ogenschouw te nemen.

Markt
Het ontwikkelen van hubs waar partijen geen gebruik van gaan maken is zinloos. Daarom is het van belang bij het bepalen van hoe kansrijk een concept is om ook mee te weten in hoeverre de marktpartijen er klaar voor zijn om hun goederen via een hub te gaan laten leveren i.p.v. direct.

Ruimte
Om hubs te kunnen ontwikkelen is er geschikte ruimte nodig in de omgeving om dit te kunnen doen. Dit kan gaan over lege grondposities waarop logistiek vastgoed op ontwikkeld mag worden of bestaande logistiek vastgoed dat gehuurd of gekocht kan worden. Daarom wordt de beschikbare ruimte geanalyseerd in met de ‘methodiek zoekgebieden’.

© Arcadis 2022

Omvang logistieke stromen in de regio

Inschatting aantal vrachtauto ritten per werkdag per logistieke stroom

Gebaseerd op 250 werkdagen per jaar. Bron CBS data 2020.

Flevoland:

	Lossen	Laden
Afval	302	273
Bouw	1.133	990
Diensten	82	76
Facilitair	189	227
Horeca	221	219
Industrie	17	24
Post en pakketten	139	132
Retail food	753	622
Retail non-food	965	946
Lege ritten	1.049	1.337
Totaal	4.847	4.845

Noord-Holland:

	Lossen	Laden
Afval	3.770	3.731
Bouw	10.409	10.076
Diensten	1.815	1.791
Facilitair	1.879	1.714
Horeca	2.739	2.767
Industrie	316	261
Post en pakketten	1.547	1.549
Retail food	7.602	7.498
Retail non-food	13.190	12.732
Lege ritten	14.649	15.634
Totaal	57.915	57.754

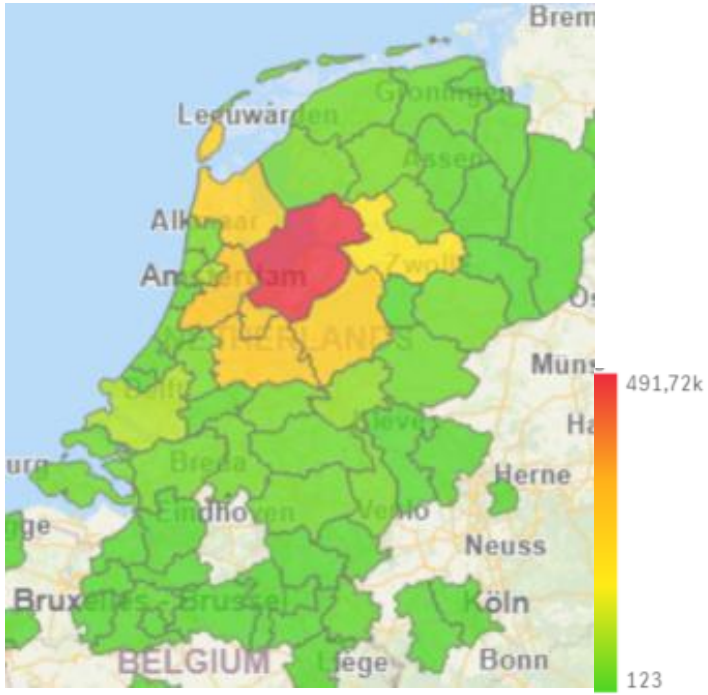
Bovenstaande tabellen resulteren in een aantal belangrijk bevindingen:

- Op basis van totaal aantal ritten is er in elke logistieke sector potentie om te bundelen via een hub
- 22-28% van de ritten zijn leeg, hier is veel bundelingspotentie.
- Aantal ritten in Noord-Holland zijn een factor 10 hoger dan in Flevoland

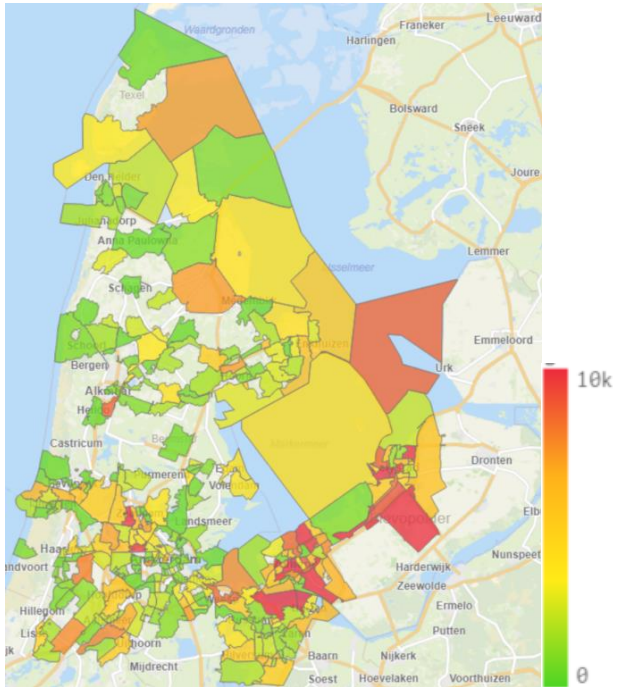
© Arcadis 2022

Verdieping in logistieke stromen Flevoland

Herkomst van ritten naar Flevoland



>75% van de ritten komt uit de regio

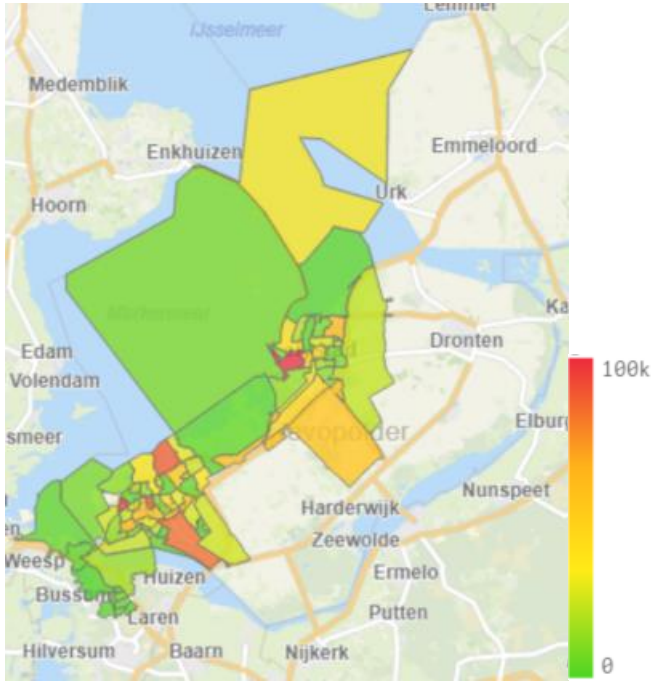


ca. 40% ritten komt uit Flevoland zelf

ca. 30% ritten komt uit Noord-Holland

→ Potentie regionale hubs in Noord-Holland en Flevoland

Bestemming van ritten in Flevoland

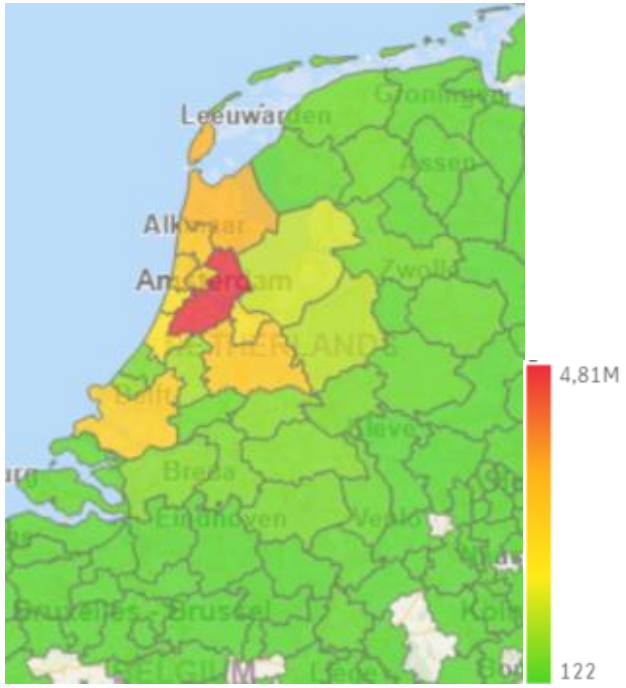


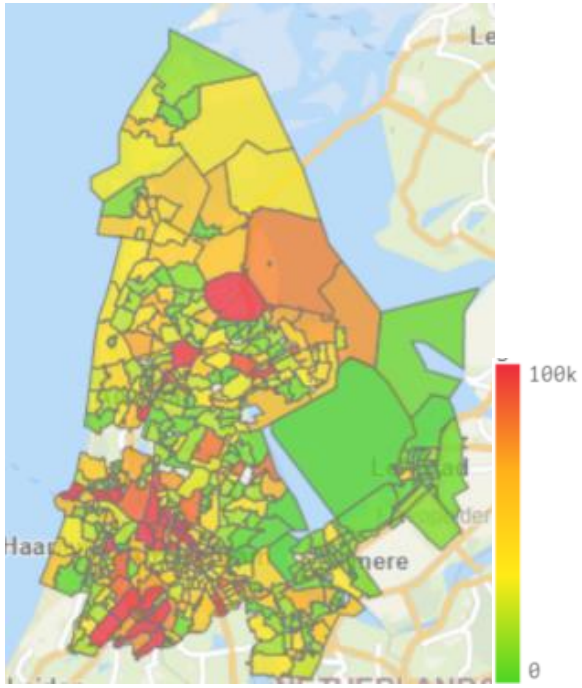
Ritten gaan voornamelijk naar west Flevoland.
Dit geldt voor alle logistieke stromen.

→ Potentie last-mile hubs rond Flevoland en Almere

Verdieping in logistieke stromen Noord-Holland

Herkomst van ritten naar Noord-Holland



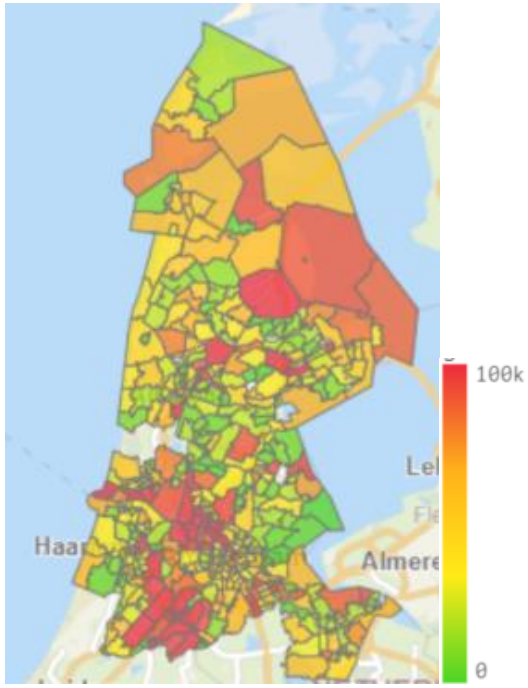


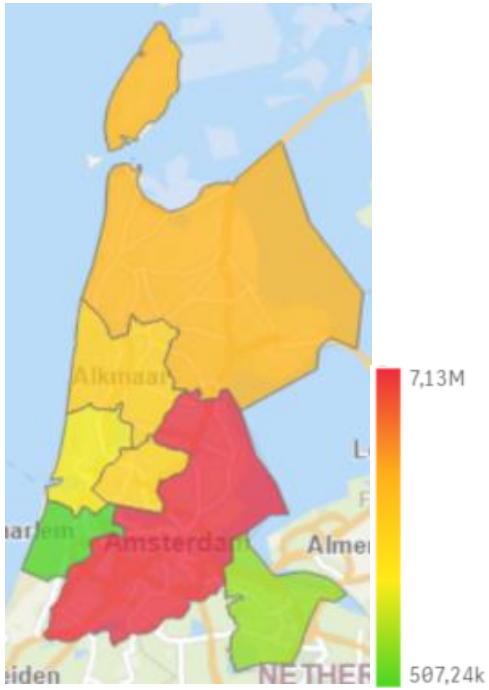
ca. 70% ritten komt uit Noord-Holland zelf

Slechts ca. 2% ritten komt uit Flevoland

→ **Veel potentie regionale hubs vooral binnen Noord-Holland**

Bestemming van ritten in Noord-Holland





Ca. 50% ritten gaat naar regio Amsterdam

→ **Veel potentie last-mile hubs**

© Arcadis 2022

Verdieping in logistieke stromen Flevoland – Last-mile

Inschatting aantal vrachtauto ritten per werkdag per logistieke stroom.

Gebaseerd op 250 werkdagen per jaar. Bron CBS data 2020.

	Almere	Lelystad	Flevoland overig	Volume Almere	Volume Lelystad	Volume gecombineerd		Markt
Afval	142	108	52	nvt	nvt	nvt		-
Bouw	648	318	167	+	-	++		
Diensten	59	12	11	nvt	nvt	nvt		nvt
Facilitair	122	49	18	-	-	+		++
Horeca	95	89	37	-	-	+		
Industrie	7	5	5	nvt	nvt	nvt		nvt
Post en pakketten	101	30	7	nvt	nvt	nvt		-
Retail food	380	264	109	+	+	++		
Retail non-food	475	318	172	+	+	++		
Lege ritten	525	292	232	nvt	nvt	nvt		nvt
Totaal	2553	1484	810					

Naast staande data-analyse van de logistieke stromen is uitgevoerd voor alle gemeentes in Noord-Holland en Flevoland. Op basis van deze analyse zijn de gemeentes en logistieke stromen die een hubspotentieel hebben opgenomen in de GIS-kaart. Gemeentes of logistieke stromen die onvoldoende groot zijn voor de toepassing van hub worden bij het creëren van de kaart buiten beschouwing gelaten.

- Voor last-mile potentie in gecombineerde hubs voor bouw, facilitair, horeca, retail food en retail non-food
- Voor last-mile potentie in separate hubs voor Almere en Lelystad voor bouw, retail food en retail non-food

© Arcadis 2022

Verdieping in logistieke stromen Flevoland – First-mile

Inschatting aantal vrachtauto ritten per werkdag per logistieke stroom.

Gebaseerd op 250 werkdagen per jaar. Bron CBS data 2020.

	Almere	Lelystad	Flevoland overig	Markt	Volume Almere	Volume Lelystad	Volume gecombineerd
Afval	162	69	43				
Bouw	596	274	121				
Diensten	54	12	10	nvt	nvt	nvt	nvt
Facilitair	150	49	28	-	nvt	nvt	nvt
Horeca	93	94	32				
Industrie	6	17	2	nvt	nvt	nvt	nvt
Post en pakketten	94	28	10	-	nvt	nvt	nvt
Retail food	285	200	137				
Retail non-food	505	290	151	-	nvt	nvt	nvt
Lege ritten	620	439	277	nvt	Nvt	nvt	nvt
Totaal	2564	1472	810				

© Arcadis 2022



3.3 Methodiek zoekgebieden

Methodiek zoekgebieden

Het startpunt voor het opstellen van de kaartbeelden is het resultaat van de hubsconcepten waarin feedback is meegenomen van experts en aan de hand van logistieke stromen onderscheid is gemaakt in de toepassing van de verschillende type logistieke hubs. Elke logistieke hub kent onderscheidende factoren die zijn meegenomen in het zoekgebied.

Op basis van de uitgewerkte hubsconcepten en de analyse op volume per logistieke stroom zijn enkele voorwaarden benoemd die noodzakelijk zijn voor realisatie van een logistiek hub:

- Omvang van de logistieke hub;
- Acceptabele rijafstand tussen herkomst/bestemming en hub;
- Bundelingspotentie van de volumes in de logistieke stroom op de locatie/stad.

Als toevoeging aan deze voorwaarden om succesvol een logistieke hub te realiseren zijn ruimtelijke aspecten geselecteerd. Deze aspecten bepalen of een locatie ruimtelijk geschikt is. Dit start bij het kaderen van het zoekgebied door te zoeken in de volgende gebieden:

- IBIS Bedrijventerreinen;
- Geschikt bestemmingsplan (Bedrijf, Bedrijventerrein, Gemengd & Verkeer);
- Goede (soms multimodale) ontsluiting met de omgeving.

Het zoekgebied is vervolgens getoetst aan de voorwaarden per type hub. Dit is het beste te omschrijven aan de hand van een voorbeeld. First-mile hubs hebben in het algemeen een oppervlakte tussen de 5.000-20.000 m2 en hebben een acceptabele rijafstand van producent naar hub van circa 30 minuten. Analyse hubspotentie op voedselstromen heeft 5 zoekgebieden aangewezen waarin een logistieke hub in de first mile voor voedsel kansrijk is. Deze aspecten zijn meegenomen als een filter in het zoekgebied. Daarmee worden alle plots die verder dan 30 minuten rijden zijn van de gekozen locaties en kleiner zijn dan 5000m2 uitgesloten. Daarnaast moet de locaties goed ontsloten zijn en daarmee ook bereikbaar.

Hubconcept	Logistieke stroom	Schaalniveau, omvang en capaciteit	Rijafstand
Last-mile hubs	1.Bouw	Klein (1.000-5.000 m2)	15 minuten
Last-mile hubs	2.Voedsel (geconditioneerd)		
Last-mile hubs	3.Voedsel (niet-geconditioneerd)		
Last-mile hubs	4.Facilitair		
Last-mile hubs	5.Retail		
Regionale hubs	1.Bouw	Groot (10.000-50.000m2)	Niet beperkend, binnen de provincies
Regionale hubs	2.Voedsel (geconditioneerd)		
Regionale hubs	3.Voedsel (niet-geconditioneerd)		
Regionale hubs	4.Facilitair		
Regionale hubs	5.Retail		
Regionale hubs	7.Afval		
First-mile hubs	2.Voedsel (geconditioneerd)	Variabel (5.000-20.000m2)	30 minuten
First-mile hubs	3.Voedsel (niet-geconditioneerd)		
First-mile hubs	7.Afval	Variabel (5.000-20.000m2)	15 minuten

© Arcadis 2022

3.4 Kaartbeelden hubslocaties



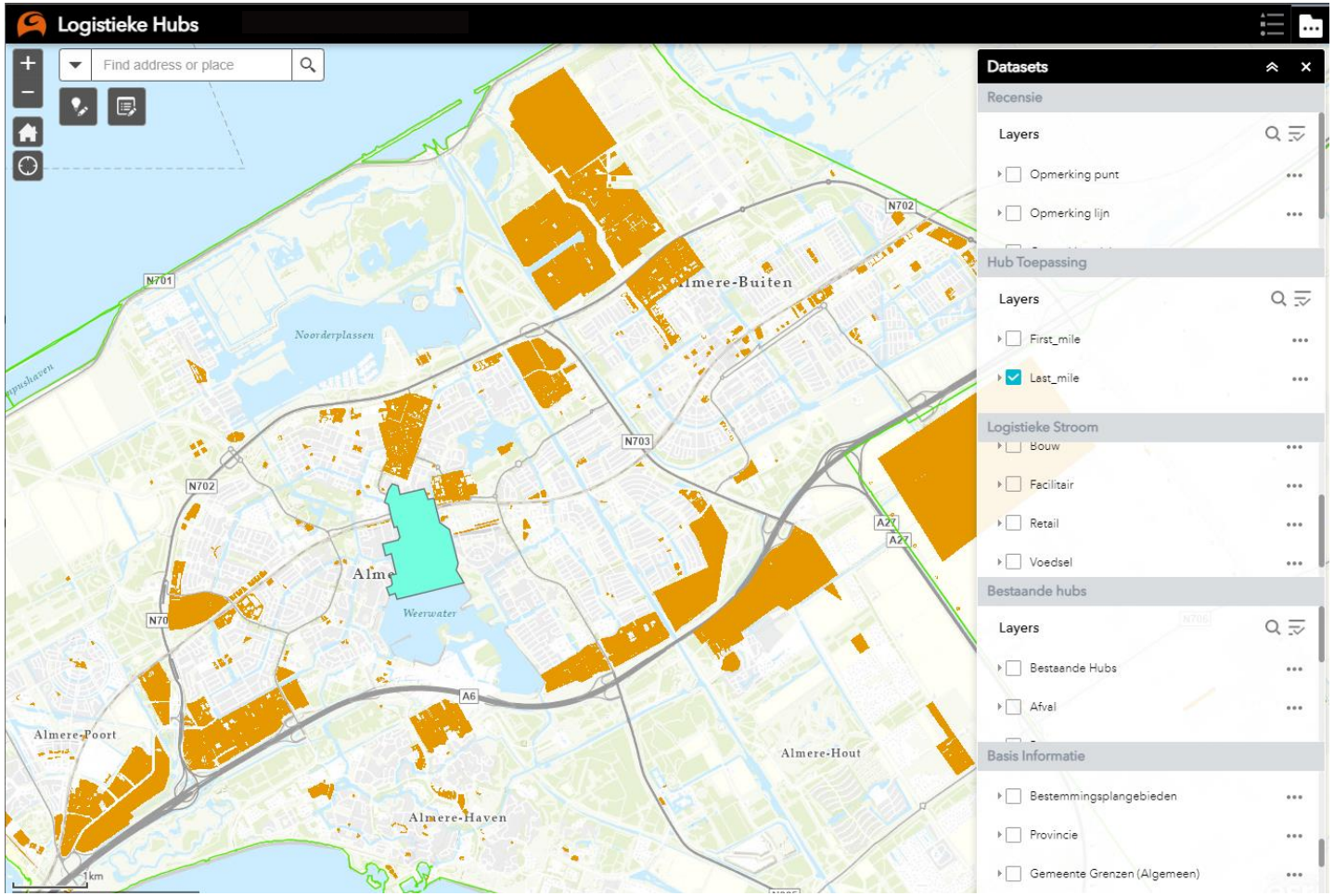
Kaartbeelden

De GIS-analyse heeft geresulteerd in een groot aantal gedetailleerde zoekgebieden. Om deze resultaten goed te kunnen interpreteren is een online GIS-omgeving gebouwd waarin gemeentes de gebieden kunnen bestuderen. Deze omgeving bevat feedback mogelijkheden om gevonden locaties te becommentariëren. Bovendien bevat de omgeving een groot aantal lagen waarin onderscheid gemaakt kan worden tussen bijv. first/last-mile of de diverse logistieke stromen.

Validatie zoekgebieden

De online GIS-omgeving biedt overheden de mogelijkheid om zelfstandig aan de slag te gaan met het beoordelen van de gebieden. De potentiële geschikte zoekgebieden moeten op basis van lokale kennis worden beoordeeld om vast te stellen in hoeverre bestaande of toekomstig-geplande activiteiten conflicteren met het realiseren van een logistieke hub. Omdat ruimte in en rondom steden schaar is betekent dit vooral prioriteren: Op welke plekken kunnen we ruimte claimen voor logistieke hubs.

De validatie van de zoekgebieden is daarom een belangrijke stap. Tijdens uitvoer van dit project hebben enkele gemeentes in Noord-Holland en Flevoland deelgenomen aan sessies over deze kaarten, en sommigen zijn reeds begonnen aan het valideren van de resultaten. Voor een vervolgtraject is het noodzakelijk dat deze validatie plaatsvindt in alle betrokken gemeentes en dat daarmee gefilterd wordt van zoekgebied naar geschikte hubslocatie.



4. Handelingsperspectief

Gezamenlijke aanpak van overheden voor de ontwikkeling van logistieke hubs

Introductie handelingsperspectief

Het handelingsperspectief is opgebouwd rond een aantal scenario's waarin meer/minder regulatie plaatsvindt en waarin meer/minder samenwerking plaatsvindt. Elk scenario draagt op haar eigen manier bij aan de oorspronkelijke doelstellingen van de netwerkvisie voor logistieke hubs. We maken inzichtelijk waar we nu staan, en welke stappen overheden kunnen zetten om toe te groeien naar de verschillende scenario's. Bij het beschrijven van de scenario's maken we gebruik van kennis uit het ULaads project (Universiteit Groningen, gefinancierd door de Europese Commissie) en van het rapport "Urban logistics 2030 in Germany - Stronger together, keep the Wild West scenario abay with cooperation" (Bundesvereinigung logistik & Roland Berger).

Het handelingsperspectief bevat de volgende elementen:

1. **Bouwstenen en opbouw van het handelingsperspectief:** Een introductie op de inhoud van het handelingsperspectief.
2. **Toekomstscenario's logistieke hubs:** Inhoudelijke beschouwing van de mogelijke scenario's en kenmerken van bijbehorende logistiek
3. **Effecten en maatregelen per scenario:** Een analyse van hoe de scenario's bijdragen aan de doelstellingen en uitwerking van benodigde maatregelen om tot dit scenario te komen.
4. **Advies om te komen tot het gewenste scenario:** Eindconclusie waarin we adviseren welk scenario het beste past bij de wensen en ambities van Noord-Holland en Flevoland.
5. **Menukaart en keuzehulp:** Een samenvattend overzicht van alle maatregelen, en hulp voor lokale overheden om de juiste maatregelen te kiezen.



© Arcadis 2022



4.1 Bouwstenen en opbouw van het handelingsperspectief

Bouwstenen van het handelingsperspectief voor overheden

Aanleiding
Om de Nederlandse klimaatambities te verwezenlijken, wordt ook de belevering van goederen en diensten stad-in en stad-uit duurzamer en milieuvriendelijker. Verduurzaming van de stadslogistiek is hard nodig, omdat de vraag naar logistieke dienstverlening naar verwachting gaat groeien en de huidige manier van beleveren niet klimaatneutraal is en zorgt voor negatieve effecten voor natuur (o.a. te veel stikstofoxiden). Middels inzet van logistieke hubs is het mogelijk om ritten en routes te optimaliseren.

Echter, logistiek is beperkt tot niet aanwezig in de omgevingsvisie van grote steden in de provincies Noord-Holland en Flevoland. In Amsterdam zijn er op hoofdlijnen locaties aangewezen en ligt de nadruk op het realiseren van een uitstootvrije stad in 2030. Ook Haarlem wijst een specifiek terrein buiten de stad aan waar overslag kan plaatsvinden. In de beleidsdocumenten en –programma's van de MRA is ook geen sprake van gerichte aandacht voor logistieke ruimte dan wel hubs, bijvoorbeeld in de Verstedelijkingsstrategie.

Ook in de provinciale omgevingsvisies ontbreekt het aan concrete vermeldingen of reserveringen voor logistieke ontkoppelpunten op slimme plekken. Het agenderen van logistieke hubs en de daarbij behorende logistieke ruimte lijkt daarmee een goede stap om te zetten. De ruimte is schaars en zal tijdig gereserveerd moeten worden om als gemeente voorbereid te zijn op de logistiek van de toekomst.

Een instrumentarium voor overheden
Met dit handelingsperspectief willen we ervoor zorgen dat logistiek en logistieke hubs wél worden meegenomen. In dit document brengen wij middelen in beeld die u als overheden heeft om de verduurzaming van het logistieke systeem in gang te zetten en de ontwikkeling van logistieke hubs te stimuleren. Hierin onderscheiden wij 3 hoofdelementen: beleid, juridisch en samenwerking.

1. Mobiliteitsbeleid
2. Ruimtelijk beleid
3. Samenwerking
4. Juridisch instrumentarium

© Arcadis 2022

Instrumentarium

mobiliteitsbeleid	Ruimtelijk beleid	Organiseren partnerships	Juridische instrumenten
Wij richten ons hierbij op het gemeentelijk beleid om sturing te geven aan welk voertuig wanneer waar mag rijden. Onder dit beleid vallen ZE zones, gewichtsbeperking en venstertijden. Stakeholders zijn de vervoerders. Mobiliteitsbeleid gaat vaak over restricties: hoe passen we de logistiek binnen de kaders van een gezonde en leefbare stad. In veel gemeenten is al ervaring met het stellen van kaders aan logistiek.	Dit behelst alle instrumenten om ruimtelijke behoeften zoals als wonen, werken, recreëren, mobiliteit, water en natuur in een samenhangende benadering te verdelen. Het is noodzakelijk dat de ruimtebehoefte voor logistiek een integraal onderdeel wordt van het ruimtelijke beleid. Dat is nu nog zelden het geval. Ruimtelijk zou moeten gaan over faciliteren van logistiek. Hoe kunnen we komen tot een nieuw logistiek systeem dat duurzaam en betaalbaar is? Welke voorzieningen horen daarbij en welke ruimte vraagt dat op welke locaties? Dit aspect is vaak nog onderbelicht.	Organiseren van partnerships gaat om het vrijwillig samenwerken tussen bedrijven. Daarbij richten we ons veelal op samenwerkingsverbanden van ontvangende partijen (de bestellers) die op één locatie zitten. Zo kan een groep ontvangers goederen van verschillende leveranciers gebundeld laten leveren via een hub. Leveranciers kunnen ook samenwerking zoeken om niet elk individueel eigen vervoer te regelen maar dit uit te besteden aan één vervoerder. Samenwerking gaat over het benutten van het potentieel dat er is om logistiek slimmer te organiseren en zo voertuigbewegingen te voorkomen. Het is vrijwillig. de overheid faciliteert.	Met juridische instrumenten bedoelen we de voorwaarden, afspraken, contracten en eisen die gemeenten kunnen stellen om samenwerking in de logistiek af te dwingen. Met juridische instrumenten kunnen bijvoorbeeld grote bouwprojecten aanbesteed worden waarbij duurzame logistiek onderdeel is van de gunning. Er worden eisen gesteld aan de manier waarop de bouwplaats beleverd wordt. Ook is het mogelijk logistiek mee te nemen in het vestigingsbeleid van nieuwe bedrijven in bedrijfsverzamelgebouwen: de logistieke inkoopcoöperatie wordt dan verplicht. Juridische instrumenten gaan over het afdwingen van samenwerking. De overheid stelt hier kaders en handhaaft ook.

© Arcadis 2022

Onder welke omstandigeheden kan een hub werken?

Om met logistieke hubs aan de slag te gaan moet worden voldaan aan een aantal voorwaarden vanuit de overheid en vanuit het bedrijfsleven.

Vanuit de overheid

- Een enthousiaste wethouder of ambtenaar die zich vastbijt in het onderwerp
- Een college dat ervoor kiest een ZE zone in te voeren
- Een college dat strenge eisen stelt aan de toegang tot de stad (gewichtsbeperkingen, venstertijden, inrijverboden)

Vanuit marktpartijen

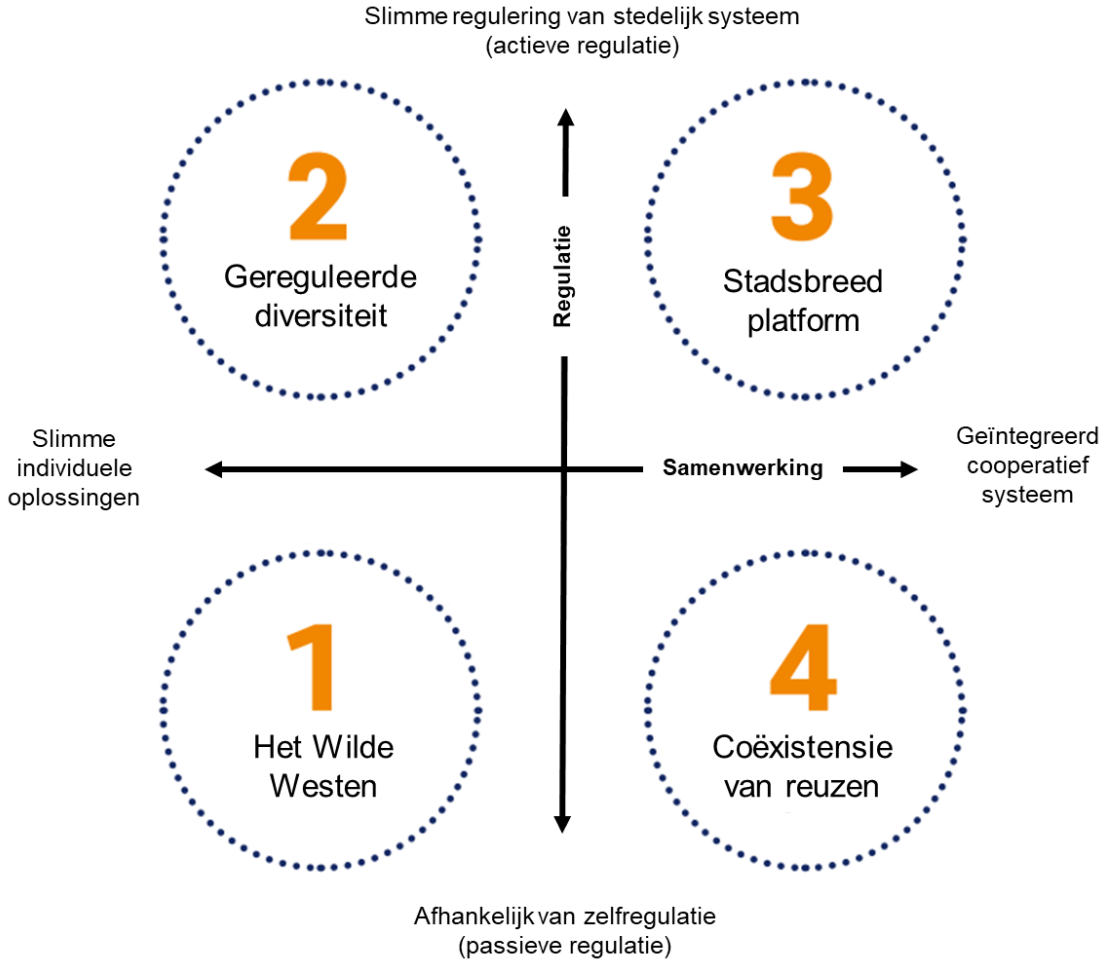
- Een lokaal hubsinitiatief meldt zich omdat een bedrijf kansen ziet om een kostenbesparende dienst te leveren met een hub.
  - Door goed georganiseerde ontvangende partijen die vrijwillig hun zendingen gaan bundelen (Bijvoorbeeld HubKlup Den Haag)
  - Door een transportbedrijf met vooruitziende blik die klaar wil zijn voor de toekomst, bijvoorbeeld in Hoorn
- Er meldt zich een vastgoedaanbieder die kansen ziet op een specifieke locatie

De ontwikkeling van hubs bij gemeenten is het meest kansrijk als zowel vanuit de overheid als vanuit marktpartijen een wens is om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een hub. Van belang is dat het voor alle marktpartijen duidelijk is welke regels wanneer gaan gelden, en dat dit voor alle marktpartijen geldt. Dit laatste punt is voor overheden lastig, omdat beleid nog niet is uitgewerkt of omdat data ontbreekt om de juiste kaders te stellen.

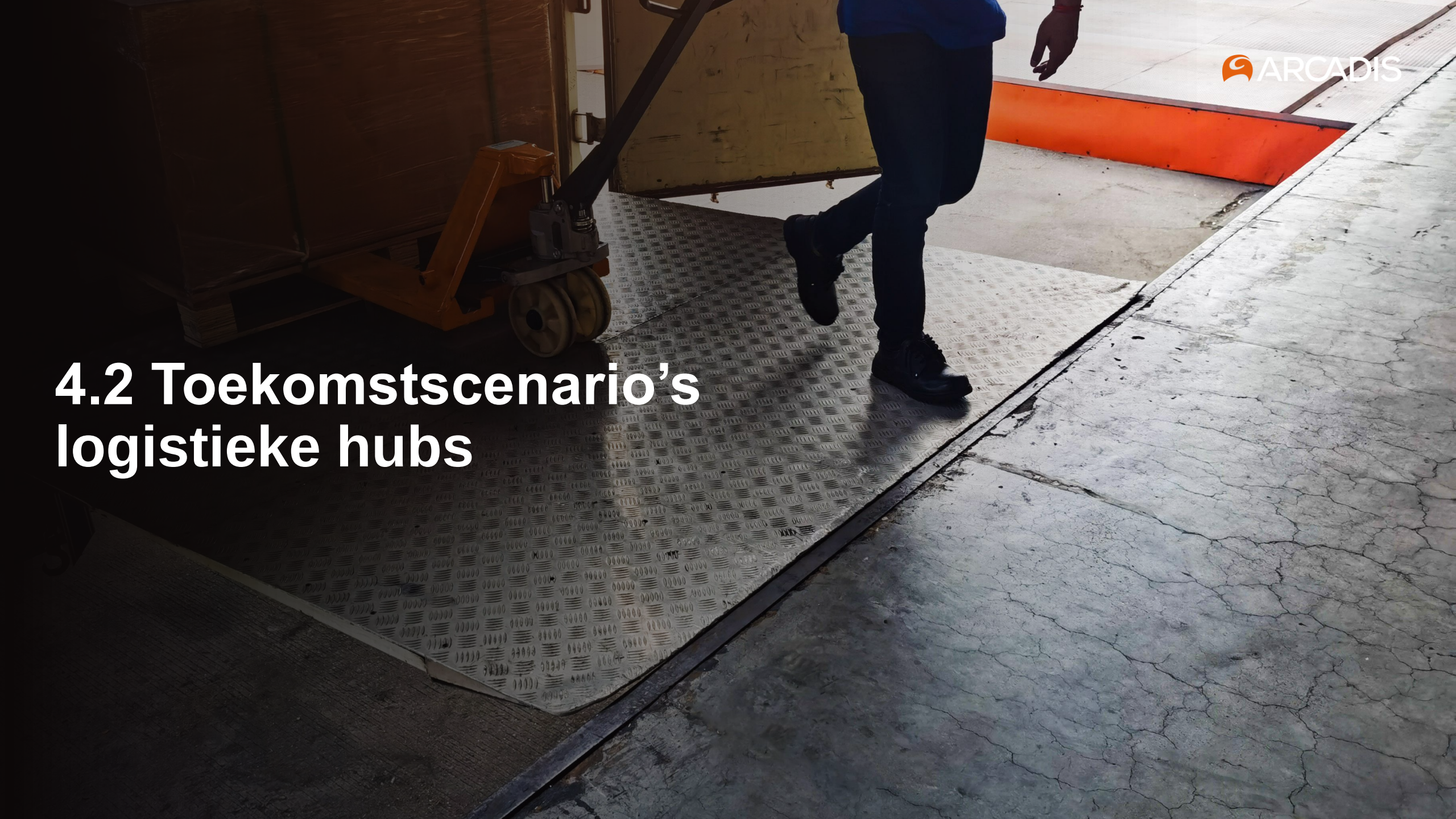
© Arcadis 2022

Opbouw van het handelingsperspectief

Het handelingsperspectief is bedoeld om vanuit een gezamenlijke regionale/provinciale opgave sturing te geven aan de optimale inzet van logistieke hubs. Vanuit de gezamenlijke opgave ontstaat een samenhangend beleid dat duidelijkheid schept voor zowel overheden als marktpartijen. Binnen dit kader is er gelukkig genoeg autonomie voor gemeenten om maatregelen te kiezen afhankelijk van hun eigen lokale situatie. Daarvoor is de menukaart met verschillende maatregelen opgesteld. Belangrijke input voor dit handelingsperspectief hebben wij verzameld in een serious game, die we onder meer op het MRA Smart Mobility congres hebben gespeeld met overheden en marktpartijen. Op papier lijken bepaalde zaken vaak makkelijk en logisch, maar in de praktijk werkt het vaak net anders. Door het spel te spelen krijgen overheden direct feedback van marktpartijen op wat het effect zal zijn van voorgenomen maatregelen.



© Arcadis 2022



4.2 Toekomstscenario's logistieke hubs

Waar staan we nu? Het wilde westen

We kunnen de huidige organisatie van logistieke en het gebruik van hubs in steden en regio's omschrijven als het Wilde Westen. Er is nauwelijks sprake van samenwerking tussen logistieke partijen, het ontbreekt aan structurele innovatie, en logistiek wordt nog grotendeels privaat geregeld. De overheid is nog zoekende naar haar rol. Er gelden enkele klassieke, generieke maatregelen (b.v. tijdvensters of voertuigbeperkingen) maar het ontbreekt aan integraliteit en voortschrijdend inzicht, met name over logistieke hubs. Lokale overheden zijn nog zoekende naar hun rol in het stedelijke logistieke speelveld. Dit is vooral het gevolg van gebrek aan budgetten, mankracht en kennis.



Bron: Ulaads project, Rijksuniversiteit Groningen

Kenmerken scenario 2: Gereguleerde diversiteit

In het gereguleerde diversiteit scenario heeft last-mile logistiek door actief overheidsingrijpen de transitie gemaakt naar een duurzaam systeem. De lokale overheid heeft een duidelijke visie en stuurt ontwikkelingen met beperkende maatregelen. Er gelden klassieke restricties voor toegang en vervoer, zoals venstertijden, gewichtsbeperking en een ZE-zone. Ook innovatievere maatregelen kunnen onderdeel uitmaken van dit scenario. Als gevolg van deze inspanningen kan de overgang naar emissievrije voertuigen in de binnenstad bijna volledig gemaakt worden.
Echter, operators hebben hun bedrijfsmodellen sterk individueel geoptimaliseerd, waardoor samenwerking achterwege blijft. Binnen de kaders die de overheid stelt, bepalen marktpartijen zelf hoe zij hun klanten beleveren. Ieder bedrijf optimaliseert zijn eigen logistiek en samenwerking tussen verschillende leveranciers of tussen verschillende vervoerder blijft uit. Deels is dit ook het gevolg van het overheidsingrijpen; bedrijven moeten zoveel investeren om te voldoen aan de regels dat er geen ruimte overblijft voor innovatie. Daarbij willen ontvangers nog steeds volledige keuzevrijheid in hun leverancier, met name in de horeca. Hierdoor rijden nog steeds veel half lege voertuigen door de stad, en sommige voertuigen hebben erg weinig afleveradressen. Er valt nog te winnen in overall efficiency. Hoewel er af en toe gegevens worden gedeeld met lokale autoriteiten voor pilots of monitoringschema's vindt data-uitwisseling tussen verschillende operators niet of nauwelijks plaats. De ambities voor een circulaire economie, waarin retourstromen belangrijk worden, biedt kansen om dit te doorbreken.



Kenmerken scenario 3: Stadsbreed platform

In dit scenario streven stakeholders hetzelfde doel na: een transitie naar duurzaamheid gedreven door innovatie en samenwerking. Lokale autoriteiten formuleren de basisregels (liefst zo min mogelijk) met betrekking tot toegang tot de stad maar privaat initiatief om aan deze eisen te voldoen wordt aangemoedigd en gefaciliteerd. Nieuwe spelers kunnen eenvoudig toetreden tot de logistieke markt: dit zijn veelal innovatieve start-ups die businessmodellen ontwikkelen met duurzaamheid als uitgangspunt. Voertuigen worden neutraal: dus de binding tussen klant en ondernemer zal op een andere manier vorm krijgen. Hogere efficiëntie wordt bereikt door intensieve samenwerking tussen logistieke operators, maar er is ook veel samenwerking tussen bedrijven en overheden. Deze samenwerkingen worden mogelijk gemaakt door een hoge mate van gegevensuitwisseling over gewicht, vorm, afmetingen, herkomst en bestemming. Er wordt geëxperimenteerd met concessies waarin één of enkele partij(en) de belevering in een stadsdeel gegund krijgt. De kwaliteit van de concessiehouder is cruciaal, omdat er een onafhankelijkheid ontstaat van een beperkt aantal partijen. Deze diensteverleners blijven binnen een stad actief, maar ze beleveren niet meer allemaal in elke straat. Dit stimuleert samenwerking tussen logistieke operators, die gedwongen worden om hun pakketten bij de ontvanger te krijgen. Voorwaarde is een hoge mate van datadelen tussen logistieke operators, verladers en de lokale overheid. Een logistieke hub exploitant als concessiehouder voor een deel van de stad kan bundeling op een strategische locatie mogelijk maken en vervoer duurzaam voortzetten vanaf de eigen hub. De rol van lokale ondernemers is wel een aandachtpunt.



Bron: Ulaads project, Rijksuniversiteit Groningen

Kenmerken scenario 4: Coëxistentie van reuzen

In dit scenario ontstaan enkele grote platforms die de overgrote meerderheid van de stedelijke logistiek beheersen. Grote platforms kunnen ontstaan vanuit de markt. Platforms kunnen ontstaan uit grote bestaande spelers, maar de opkomst van onafhankelijke ‘white-label’ platforms is evengoed mogelijk. Het concurrentievoordeel dat deze platforms zullen hebben tegen individuele logistieke bedrijven komt voort uit de informatie die platformdeelnemers verstrekken over bevoorrading.

Dit scenario kan ook ontstaan door een concessieverlening die we in scenario 3 hebben beschreven. Dit gebeurt als de overheid langjarige concessies verleent en vervolgens de markt de uitvoering zelf laat invullen.

Een nadeel van dit scenario is dat de grote spelers sterk inzetten op maximale efficiëntie. De logistieke kosten van niet-standaardproducten kunnen hoger worden waardoor de prijs van deze producten kan stijgen. Daarnaast zou ook de leveringszekerheid in gevaar kunnen komen. Daarbovenop krijgen de platform aanbieders de macht om voorwaarden te stellen aan deelnemers voor toegang tot de stad.

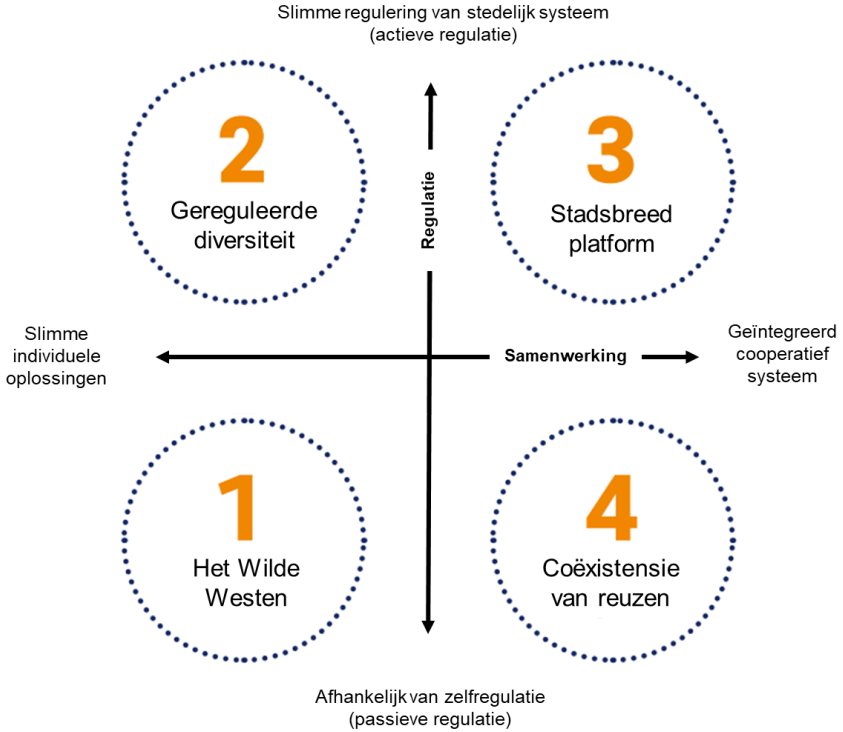




4.3 Effecten en maatregelen per scenario

Hoe voldoen scenario's aan de doelen?

Scenario 3 'Stadsbreed platform' draagt het meeste bij aan de doelen, omdat het minder uitstoot geeft maar vooral omdat dit scenario veel efficiënter is. Het zet in op regulatie maar óók op samenwerking. Bundeling is in dit scenario goed gefaciliteerd en daardoor zijn veel minder voertuigbewegingen nodig. Wel is het vrijwel onmogelijk om vanuit het huidige scenario 'Het Wilde westen' direct de stap te zetten naar scenario 3 'Stadsbreed platform' wanneer er niet al een ZE-zone is ingevoerd. Daarom is het waardevol om eerst maatregelen richting scenario 2 'Gereguleerde diversiteit' te zetten, waarvan invoering van een ZE-zone de belangrijkste is. Vervolgens stellen we aanvullende maatregelen voor om naar scenario 3 'Stadsbreed platform' te komen.



	Reductie van emissies	Verbetering van efficiency	Minder beslag op ruimte in de stad	Minder hinder voor bewoners	Minder schade
1. Het wilde westen	-	-	-	-	-
2. Gereguleerde diversiteit	++	+/-	+/-	+	+
3. Stadsbreed platform	+	++	++	++	+
4. Coëxistentie van reuzen	+/-	++	+	++	+

© Arcadis 2022

Maatregelen om te komen tot scenario 2: Gereguleerde diversiteit

De rol van	Beleidsmaker mobiliteit	Beleidsmaker ruimte	Samenwerking	Juridisch
	Reguleren van toegang door: • Zero emissie zone invoeren *Een gebied in en rondom het centrum mogen alleen wagens zonder uitstoot aan de uitlaat in mogen.* • Reguleren laden en lossen *Specifieke locaties aanwijzen die gebruikt moeten worden voor laden en lossen.* • Gewichtsbeperking invoeren *Maximaal gewicht dat is toegestaan binnen een bepaald gebied.* • Venstertijden invoeren of aanpassen *Tijden waartussen een logistiek dienstverlener toegang heeft tot het centrum voor laden en lossen.* Positieve prikkels bij regulatie (Actie). • Stimuleren middels aanleggen laadinfra • Geven van ontheffingen voor schoon, duurzaam vervoer • Ruimere venstertijden voor schoon, duurzaam vervoer	• Ontwikkelen afwegingskader bij het faciliteren van logistieke hubs. • Aanwijzen van logistieke hubs in omgevingsvisies, omgevingsplannen, bestemmingsplannen. • Opstellen ruimtelijk kader laad- en losplekken. • Bij uitgifte van eigen grond eerst afwegen of dit wenselijk/geschikt is voor logistiek.	In dit scenario is er nog geen rol voor lokale overheden om samenwerking actief te stimuleren .	In dit scenario is er nog geen rol voor het juridisch instrumentarium.

© Arcadis 2022

Maatregelen om te komen tot scenario 3: Stadsbreed platform (1/2)

De rol van	Beleidsmaker mobiliteit	Beleidsmaker ruimte
	Allereerst reguleren van toegang door **(Beleid):** • Zero emissie zone invoeren. *Een gebied in en rondom het centrum mogen alleen wagens zonder uitstoot aan de uitlaat in mogen.* • Reguleren laden en lossen. *Specifieke locaties aanwijzen die gebruikt moeten worden voor laden en lossen.* • Gewichtsbeperking invoeren. *Maximaal gewicht dat is toegestaan binnen een bepaald gebied.* • Venstertijden invoeren of aanpassen. *Tijden waartussen een logistiek dienstverlener toegang heeft tot het centrum voor laden en lossen.* • Reguleren van toegang tot de stad aan de hand van beladingsgraad. *Wagen mag alleen het centrum in als een bepaald percentage van de lading een bestemming in het centrum heeft* • Reguleren van toegang tot de stad aan de hand van aantal afleveradressen. *Wagen mag alleen het centrum in als er wordt voldaan aan een minimum aantal afleveradressen* Voor de laatste twee maatregelen geldt dat de invoering lastig is gezien de beperkte data en capaciteit om dit te handhaven. Daarnaast wil je de adressen koppelen aan de beladingsgraad om te voorkomen dat een volle vracht naar één adres geen toegang krijgt Positieve prikkels bij regulatie (**Actie**). • Stimuleren middels aanleggen laadinfra • Geven van ontheffingen voor schoon, duurzaam vervoer • Ruimere venstertijden voor schoon, duurzaam vervoer Wanneer regulering goed werkt is het in dit scenario mogelijk om te experimenteren met het verlenen van concessies om samenwerking tussen partijen af te dwingen. Concessies kunnen worden uitgegeven voor verschillende logistieke segmenten, waarbij een gebied uitsluitend nog wordt beleverd door één of enkele partijen	• Ruimtebehoefte en ruimteaanbod voor logistiek (zowel publiek als privaat) bij elkaar brengen. • Ontwikkelen afwegingskader bij het faciliteren van logistieke hubs. • Aanwijzen van logistieke hub locaties in omgevingsvisies, omgevingsplannen, bestemmingsplannen. • Opstellen ruimtelijk kader laad- en losplekken. • Bij uitgifte van eigen grond eerst afwegen of dit wenselijk/geschikt is voor logistiek.

© Arcadis 2022

Maatregelen om te komen tot scenario 3: Stadsbreed platform (2/2)

De rol van	Samenwerking	Juridisch
	• Kennisdeling over invoering ZE-zone. *Ondanks dat de ZE-zone eraan komt loopt de elektrificatie nog niet storm. Door actief kennis te delen met ondernemers in de regio met implicaties kunnen de lokale ondernemers zich beter voorbereiden.* • Voorlichting over subsidiemogelijkheden. *De TCO van bestelwagens en vrachtwagens nadert nu een kantelpunt dat het financieel aantrekkelijker is om voor de totale levensduur te kiezen voor elektrische wagens. De aanschafprijs is echter nog hoger en dit kan een drempel vormen. Door aandacht te geven aan onder andere de AanZet subsidie kunnen ondernemers overtuigd worden om toch nu al voor elektrisch te gaan en niet een nieuwe wagen aan te schaffen die in de uitzonderlingscategorie valt tot 2030.* • Convenant met bedrijven om gezamenlijk gebundeld te gaan leveren. *Gezamenlijke inkoop kent veel potentie voor het bundelen van goederen, door actief informatie te delen tussen verschillende inkoopafdelingen over bestelmomenten en leverdagen kan een leverancier het aantal leveringen per jaar drastisch verminderen zowel binnen een bedrijf als op een bedrijventerrein. Om dit te organiseren zullen bedrijven, of interne inkoopafdelingen bij grote bedrijven, elkaar moeten opzoeken om afstemming te vinden. Een logistiek dienstverlener kan hier ook inzicht in bieden vanuit haar kennis over afleveradressen en momenten.* • Lokale voorwaarden aan gebruik infrastructuur (Bijvoorbeeld autorisatie voor een beperkt aantal partijen om in de stad te mogen opereren). *Hiermee dwing je de markt om samenwerking op te zoeken omdat niet iedereen meer toegang heeft tot de stad. Een gemeente kan hiervoor een concessie in de markt zetten per stadsdeel.* • Milder: als overheid zelf een project faciliteren om te zorgen dat partijen data gaan delen • Subsidie dataplatform. *Datadeling tussen vervoerders is een belangrijk aspect voor het realiseren van duurzaamheidsambities op het gebied van bundeling en toegang tot de stad. Een platform dat veilig is en waar men gemakkelijk op aan kan sluiten is essentieel.* • Bedrijvensectoren op dezelfde locatie stimuleren of zelfs dwingen om gebruik te maken van een inkoopplatform. *Gaat een stap verder dan een convenant met bedrijven, hier organiseer je een platform die gebruikt kan/moet worden voor inkoop.* • Instellen van Milkrun voor Horecaleveringen. *Een transporteur gaat langs meerdere leveranciers om producten op te halen om deze uit te leveren bij de horecagelegenheden. Dit voorkomt dat voor 1 locatie 5 busjes de straat in komen.* • Logistiek makelaars instellen om ontvanger te helpen om gezamenlijk duurzaam in te kopen.	• Als opdrachtgever voor bouwprojecten: in aanbestedingen gebundelde levering afdwingen of belonen. • Een maximaal aantal ritten per bouwproject vastleggen in het contract. • Als ontvanger van facilitaire goederen: in inkoopprocedures het gebruik van een hub afdwingen of stimuleren. • Aanwijzen van optimale plekken voor hubs, visie voor hubs en ruimtelijke regie.

© Arcadis 2022

Maatregelen om te komen tot scenario 4: Coëxistentie van reuzen

De rol van	Beleidsmaker mobiliteit	Beleidsmaker ruimte	Samenwerking	Juridisch
	In dit scenario doet de overheid weinig tot niks om kaders te stellen aan mobiliteit. Er is sprake van passieve regulatie.	• Ontwikkelen afwegingskader bij het faciliteren van logistieke hubs. • Aanwijzen van logistieke hubs in omgevingsvisies, omgevingsplannen, bestemmingsplannen. • Opstellen ruimtelijk kader laad- en losplekken. • Bij uitgifte van eigen grond eerst afwegen of dit wenselijk/geschikt is voor logistiek. Verder is het belangrijk om uitwassen van de markt te beperken: • Bewaking van een level playing field • Eisen aan de reuzen uit het scenario • Leveringszekerheid (niet vanuit beleid) • Betaalbaarheid (niet vanuit beleid) • Stimuleren: Innovatieprijsvraag	• Stimuleren van datadeling tussen logistieke bedrijven met als doel vervoersbewegingen te verminderen. *Zonder actieve regulatie is dit lastiger te bereiken doordat vervoerders het liefst blijven werken zoals ze nu werken. Om in beweging te komen zal een financiële of bereikbaarheids prikkel aanwezig moeten zijn om te bewegen richting data- en goederen deling om in de toekomst efficiënter te werk te kunnen gaan. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door bezettingsgraden voor toegang tot de stad te hanteren.* • De logistieke makelaars inzetten.	• Inkoopbeleid zorgen voor spreiding, help niet monopolist maar zorg voor behoud meerdere spelers. • Samenwerking tussen verschillende schakels tussen partijen in de keten stimuleren.

© Arcadis 2022



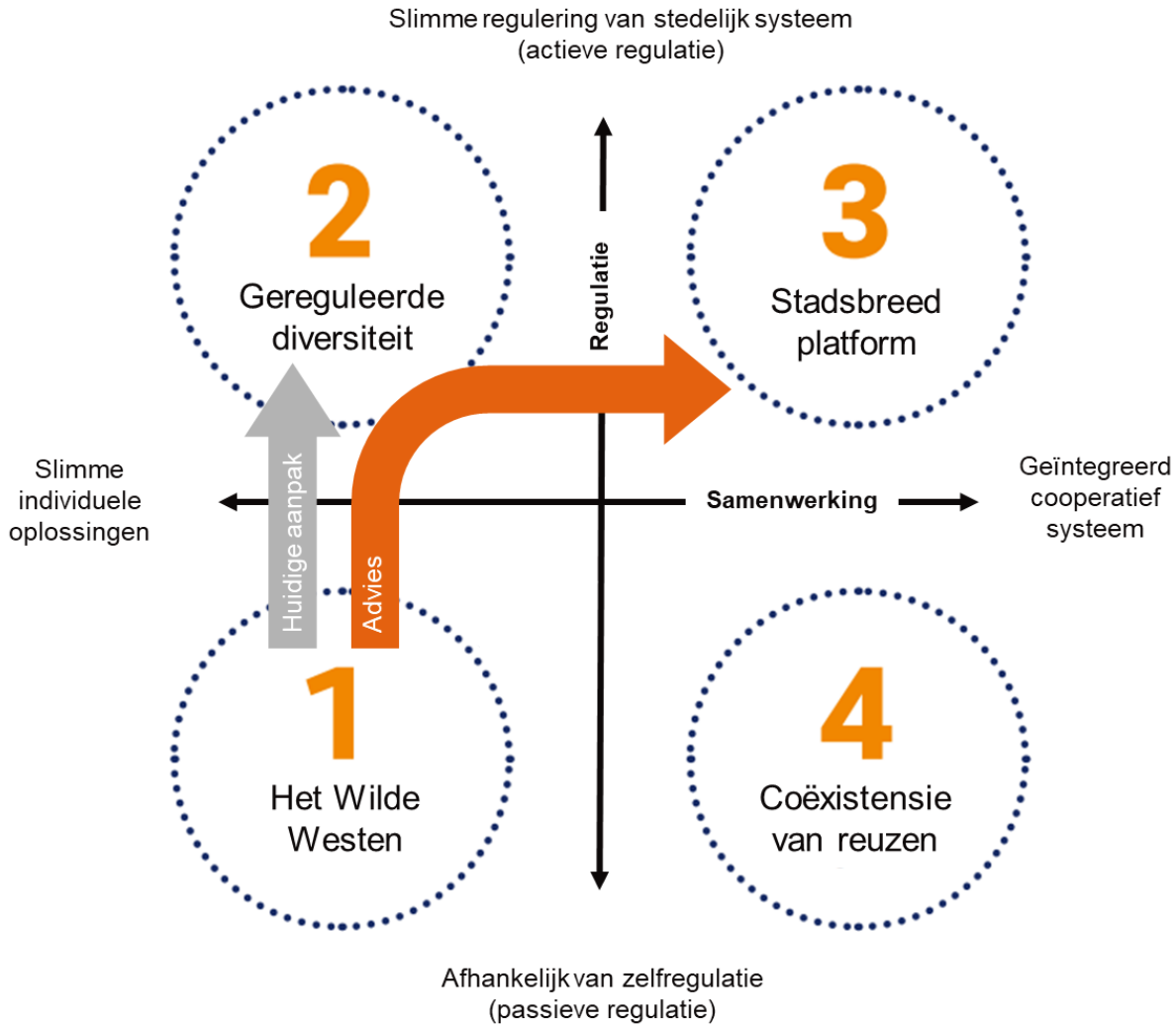
4.4 Advies om te komen tot het gewenste scenario

Eindadvies

Gemeenten zetten in op regulering
De meeste gemeenten zetten in op ZE-zones. Als hubs ontstaan is dat meestal op initiatief van marktpartijen. Inspanningen van lokale overheden zijn grotendeels gericht op voldoen aan scenario 2. Een lange termijn visie op wat er nadien nodig is, ontbreekt vaak. Schaarse ruimte wordt zo niet goed gebruikt.

Advies programmatische aanpak
Om de schaarse ruimte die er is optimaal in te zetten voor hubs, adviseren wij om toe te werken naar scenario 3 ‘Stadsbreed platform’. De bijbehorende maatregelen kunnen al voorbereid of ingezet worden door overheden die inzetten op regulering. Gemeenten kunnen bijvoorbeeld parallel aan het invoeren van de ZE zone al nadenken over intensievere samenwerking met het bedrijfsleven, door het voorbereiden van een convenant. Gemeenten die geen ZE zone invoeren kunnen tegelijk met maatregelen voor gewichtsbeperking al projecten initiëren waar zij zelf opdrachtgever of ontvanger van goederen zijn, om meer data te delen.

Regionale samenwerking is een belangrijke sleutel om deze ontwikkeling op gang te brengen. Tijdens de uitvoer van dit onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van logistieke hubs in veel gemeentes nog onvoldoende aandacht krijgt, niet belegd is of door capaciteitsproblemen nog niet wordt behandeld. Provincies en vervoerregio kunnen hierin een stimulerende rol spelen. Door het opstarten van een programmatische aanpak kan worden gewerkt aan concrete werkpakketen, zoals valideren en filteren van hubslocaties, opbouwen en delen van kennis over realisatie van hubs, verdiepende onderzoeken naar juridische of ruimtelijke maatregelen, en realiseren van langdurige samenwerking tussen overheid en logistieke markt.



© Arcadis 2022



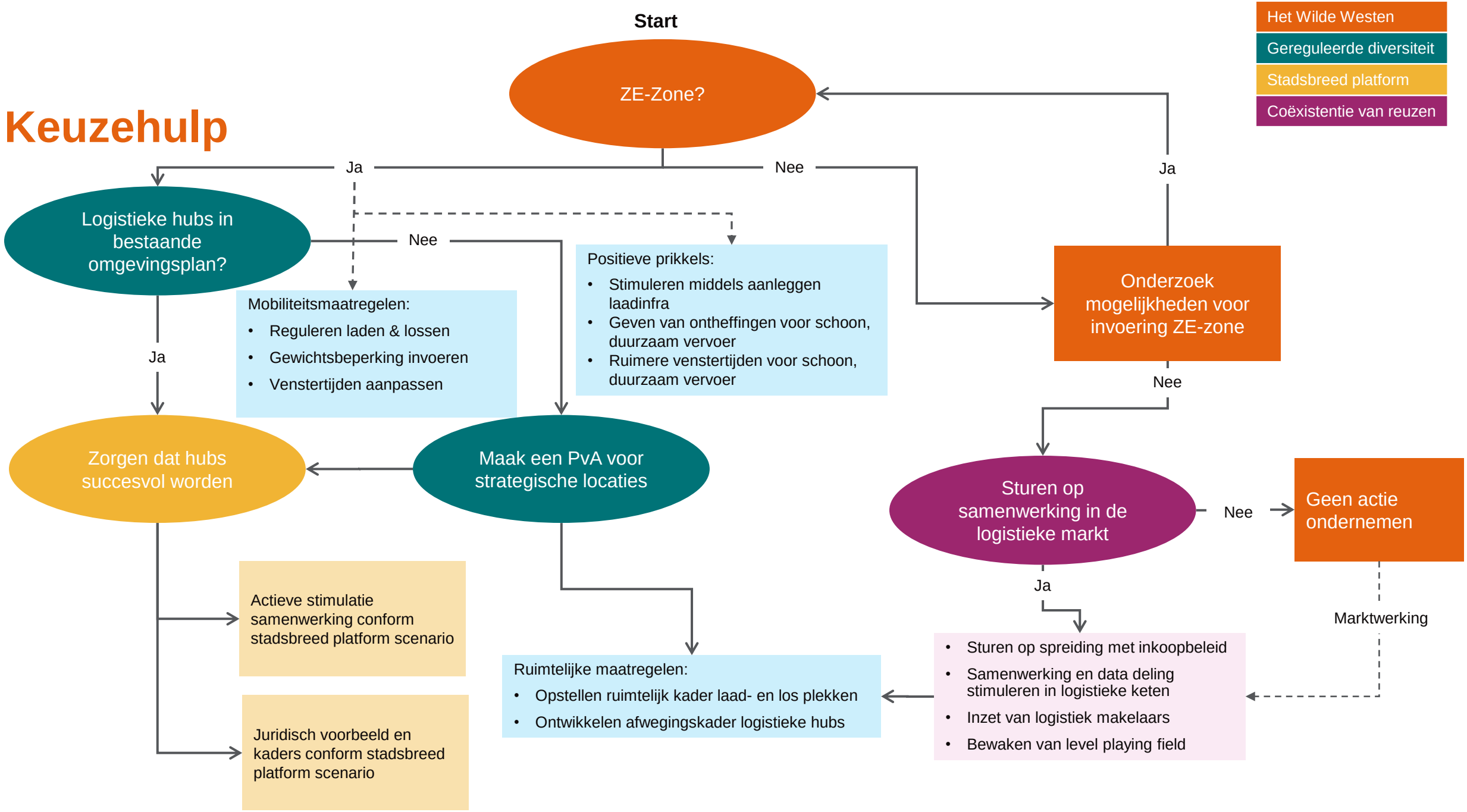
4.5 Menukaart en keuzehulp

Menukaart van maatregelen

De rol van	Beleidsmaker mobiliteit	Beleidsmaker ruimte	Samenwerking	Juridisch
	Reguleren van toegang door **(Beleid)**: • Zero emissie zone invoeren *Een gebied in en rondom het centrum mogen alleen wagens zonder uitstoot aan de uitlaat in mogen.* • Reguleren laden en lossen *Specifieke locaties aanwijzen die gebruikt moeten worden voor laden en lossen.* • Gewichtsbeperking invoeren *Maximaal gewicht dat is toegestaan binnen een bepaald gebied.* • Venstertijden invoeren of aanpassen *Tijden waartussen een logistiek dienstverlener toegang heeft tot het centrum voor laden en lossen.* • Verlenen van concessies voor verschillende logistieke segmenten Positieve prikkels bij regulatie (**Actie**). • Stimuleren middels aanleggen laadinfra • Geven van ontheffingen voor schoon, duurzaam vervoer • Ruimere venstertijden voor schoon, duurzaam vervoer	• Ontwikkelen afwegingskader bij het faciliteren van logistieke hubs. • Aanwijzen van logistieke hubs in omgevingsvisies, omgevingsplannen, bestemmingsplannen. • Opstellen ruimtelijk kader laad- en losplekken. • Bij uitgifte van eigen grond eerst afwegen of dit wenselijk/geschikt is voor logistiek. • Ruimtebehoefte en ruimteaanbod voor logistiek (zowel publiek als privaat) bij elkaar brengen. Verder is het belangrijk om uitwassen van de markt te beperken: • Bewaken van een level playing field • Eisen stellen aan de reuzen uit het scenario • Leveringszekerheid (niet vanuit beleid) • Betaalbaarheid (niet vanuit beleid) • Stimuleren: Innovatieprijsvraag	• Kennisdeling over invoering ZE-zone. • Voorlichting over subsidiemogelijkheden. • Convenant met bedrijven om • Lokale voorwaarden aan gebruik infrastructuur (Bijvoorbeeld autorisatie voor een beperkt aantal partijen om in de stad te mogen opereren). • Milder: als overheid zelf een project faciliteren om te zorgen dat partijen data gaan delen • Subsidie dataplatform. • Bedrijvensectoren op dezelfde locatie stimuleren of zelfs dwingen om gebruik te maken van een inkoopplatform. • Instellen van Milkrun voor Horecaleveringen. • Logistiek makelaars instellen om ontvanger te helpen om gezamenlijk duurzaam in te kopen. • Stimuleren van datadeling tussen logistieke bedrijven met als doel vervoersbewegingen te verminderen.	• Inkoopbeleid zorgen voor spreiding, help niet de monopolist maar zorg voor behoud meerdere spelers. • Samenwerking tussen verschillende schakels tussen partijen in de keten stimuleren. • Als opdrachtgever voor bouwprojecten: in aanbestedingen gebundelde levering afdwingen of belonen. • Als ontvanger van facilitaire goederen: in inkoopprocedures het gebruik van een hub afdwingen of stimuleren. • Een maximaal aantal ritten per bouwproject vastleggen in het contract. • Aanwijzen van optimale plekken voor hubs, visie voor hubs en ruimtelijke regie

© Arcadis 2022

Keuzehulp



© Arcadis 2022

Bijlagen



Bijlage 1: Uitwerking cases virtuele hub

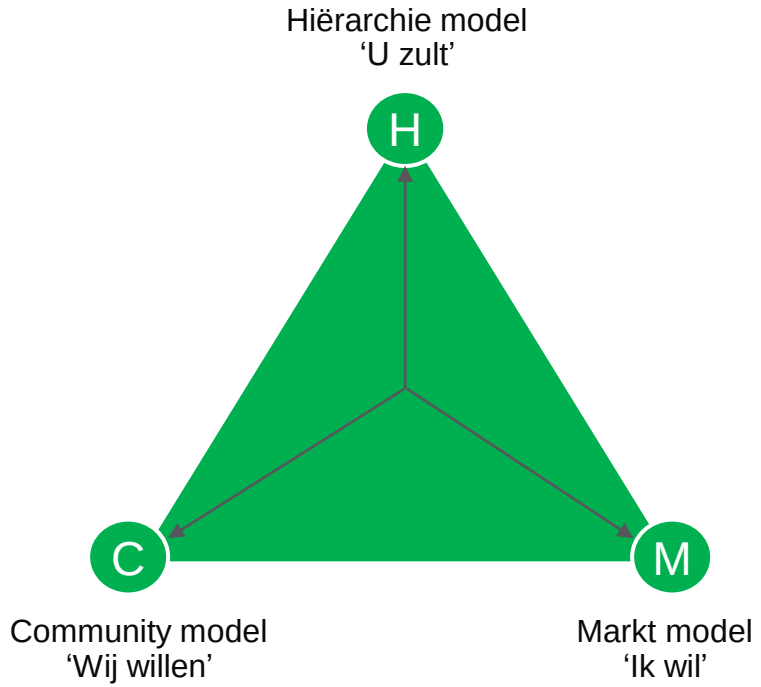
4. Virtuele hubs voor goederenbundeling (digital twins) en koppeling transportmanagementsystemen

Virtuele hubs zijn er in verschillende vormen. Hierna volgen 3 cases uit de praktijk

1. **eLink** – Afstemming in de keten en ketenafspraken
2. **PGTS** – De markt ontwikkelt onder toezicht van douane een protocol voor samenwerking
3. **CER**– Centrale rol havenbedrijf Rotterdam

Elk van de cases toont andere aspecten van een virtuele hub en daarom zullen per hub de volgende elementen in meer of mindere mate worden uitgelicht:

1. **Organisatorische model:** Wat is de rol van de stakeholders? Initiatief, commitment, overheidssupport én Hoe ziet het governance model er uit? Advisory board/stuurgroep/vertegenwoordiging/eigenaarschap
2. **Digitaal versus fysiek (paper based):** In hoeverre is het proces op de hub (of het proces dat door de digitale hub wordt ondersteunt) volledig digitaal?
3. **Schaalniveau:** Is er een (minimaal) schaalniveau nodig voor een succesvolle implementatie van de digitale hub? Speelt het aspect ‘regionaal/nationaal/internationaal’ een rol?
4. **Technische Randvoorwaarden:** Zijn er technische randvoorwaarden voor het gebruik van de hub en wat is de invloed daarvan?
5. **Schaalbaarheid:** Wat is de schaalbaarheid van de digitale hub?



© Arcadis 2022

Virtuele hubs – Ingredienten voor een succesvolle ontwikkeling (1/3)

Organisatiemodel

Uit de 3 cases blijkt dat er **niet persé 1 organisatiemodel** bepaalt of een virtuele hub ontwikkeling een succes wordt.

- Afhankelijk van de omgeving kan **een ander model** worden **gekozen.**
- Voorbeelden tonen dat een **community/markt model** vaak **goed werkt** omdat op die manier ook grote betrokkenheid wordt verkregen van de stakeholders.
- Wanneer **regie** wordt genomen door een partij (dichtbij/uit de community) is het belangrijk dat deze een **neutrale ro**l heeft.
- **Regie** kan zich tonen in het '**faciliteren**', '**stimuleren**' (bijv. door subsidies) en ook het '**beheren**' van de hub.
- **Overheden** (provincie/rijk) kunnen de rol spelen, maar ook **brancheorganisaties** of bijv. **4PL partijen**. Ook **commerciële** (software) **partijen** kunnen initiatief nemen, maar de borging van neutraliteit (of controle daarop) is van belang
- De cases laten zien dat een **goede overleg structuur** en/of een **goed afgestemd afsprakenstelsel / protocol** cruciaal kunnen zijn voor het succes en het goed gebruik van een digitaal platform
- Belangrijk daarbij is ook de **directe terugkoppeling** over de (**kwaliteit**) van het gebruik van de virtuele hub aan de partijen (bijv. **via dashboards**), zodat zij daar opvolging aan kunnen geven.

Digitaal versus fysiek (paper based)

Bij het inrichten van een virtuele hub kan het zijn dat het proces nu nog (deels) via/op/met papier verloopt.

- **Papieren informatie** kan afwijken van de digitale informatie met **risico op fouten**, ondermijning etc. Kwaliteit van de (digitale) informatie wordt beter als dat de enige bron is; er is dan niets anders.
- Bij het ontwikkelen van een digitaal proces is een **backup proces** minstens net zo belangrijk. Mogelijk is zo'n situatie papier een goede fallback.
- Met de digitale hub ontstaan uitgebreide mogelijkheden met bijvoorbeeld het ontwikkelen van **digital twins**. Op basis waarvan snellere en betere beslissingen kunnen genomen.

© Arcadis 2022

Virtuele hubs – Ingredienten voor een succesvolle ontwikkeling (2/3)

Schaalniveau

De verschillende cases zijn voorbeelden van Schiphol en de haven Rotterdam. Beide locaties kunnen worden gezien als een grote (op zichzelf staande) stad met een sterke community.

- Partijen in deze community hebben elkaar nodig vanwege **gedeelde belangen**
- Een gezamenlijk belang is cruciaal om partijen te laten **investeren** in een project. Dit hoeft niet altijd door **geld** te zijn. Bijv. bij de ontwikkeling van eLink is de belangrijkste bijdrage van de community het deelnemen aan overleggen (dus **tijd**). Op die manier wordt veel feedback ontvangen en wordt het systeem steeds beter en effectiever voor de gebruikers.
- De **grootte** van deelnemende partijen **speelt een rol,** maar afhankelijk van de toepassing kunnen in een digitale hub juist ook **kleinere partijen profiteren van** een groter **netwerk**

Technische Randvoorwaarden

In alle genoemde cases zijn er grote en kleine partijen die deelnemen. Dat beïnvloed de **mogelijkheden voor het verbinden** met de hub. Belangrijk is dat er passende oplossingen worden gevonden.

- **Technische koppelingen** (APIs) met de WMS/TMS systemen van de (grotere) bedrijven zorgt voor een eenvoudig proces bij die bedrijven.
- Het gebruik van **geaccepteerde standaarden** voor de communicatie versnelt de implementatie
- Daarnaast zijn **online applicatie portals** een laagdrempelige ingang voor bedrijven met een minder volwassen IT landschap.
- Tenslotte is het ook mogelijk dat er juist met **software leveranciers** van de partijen wordt verbonden waardoor individuele partijen er eigenlijk helemaal geen omkijken naar hebben.

© Arcadis 2022

Virtuele hubs – Ingrediënten voor een succesvolle ontwikkeling (3/3)

Schaalbaarheid

- **Virtuele hubs** zijn in de basis erg **schaalbaar,** in **grootte**, maar ook in **functionaliteit.**
  - **Functionaliteit** van een hub kan **ontwikkelen** van een '**monitor**' naar een hub die het hele proces '**bestuurt**'
- De voorbeeld case van eLink laat zien dat **ontwikkelingen in kleine stappen** een hub sterker kunnen maken, omdat partijen worden meegenomen in de ontwikkelingen. De partijen kunnen meegroeien.
- De case van PGTS toont dat een hub **klein** kan **beginnen en uit te breiden** is naar / met andere gebieden. Niet elk concept is zomaar uit te breiden naar een andere locatie. Alvorens nieuwe partijen worden aangesloten dient de partij/dienen de partijen te voldoen aan minimale vereisten
- **Niet perse** is **een grotere hub een betere hub** is. Blijf bijvoorbeeld kritisch op:
  - Kan de regie houder de regie nog uitvoeren?
  - Blijft het voor partijen eenvoudig om aan te sluiten?
- Wellicht is het logischer een **tweede, derde of volgende hub** te ontwikkelen, volgens eisen specifiek passend weer bij die hub en community?

© Arcadis 2022

eLink - Amsterdam Airport Schiphol

De Case

De luchthaven Schiphol behoort tot de grootste luchtvracht knooppunten van Europa. De kracht van de mainport is een goed werkend ‘ecosysteem’ waarin bedrijven effectief samenwerken. Dit betreft onder andere de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, forwarders, truckers, handhavingsdiensten (onder andere Douane, nVWA). Gezamenlijk vormen zij de luchtvrachtketen, met ieder een eigen rol en verantwoordelijkheid.

De luchtvrachtketen kent verschillende overdrachtsmomenten met eigen dynamiek. Een belangrijk overdrachtsmoment betreft de landzijdige aanvoer van exportvracht, kort voor vertrek van het vliegtuig. Historisch gezien is de overdracht gekenmerkt door een sterk piekpatroon - veel vracht wordt einde van de week aangeleverd - met forse wachttijden tot gevolg. Daarnaast geldt dat de administratieve compliancy eisen arbeidsintensief zijn o.a. vanwege eisen voor luchtvracht beveiliging en Douane. Aangezien er 100+ bedrijven betrokken zijn bij dit proces, is een gemeenschappelijke oplossing vereist.

Doelstelling hierbij is: Ontwikkel een gemeenschappelijke oplossing voor de regulatie van de aanvoer van luchtvrachtstromen op Schiphol teneinde wachttijden en administratieve lasten te verminderen. Belangrijke uitdagingen hierbij zijn:

- Multi-stakeholder omgeving met verschillende belangen en eisen.
- Beperkte digitalisering van de keten.
- Beperkte beschikbaarheid van beleidsinstrumenten.

De doelstelling is uitgewerkt tot een meerjarenprogramma, bestaande uit:

- Introductie ACN-pas, om truckers eenvoudig te identificeren
- Ontwikkeling digitale gemeenschappelijke oplossing om de compliancy van vracht te toetsen en de vooraanmelding van trucks en vracht te maken én de overdracht te automatiseren / versnellen
- Ontwikkeling van effectief beleid om van vrijblijvendheid naar een verplicht karakter te gaan.

De eerste 2 elementen, inclusief de digitalisering zijn relatief snel gerealiseerd (worden nog wel verder doorontwikkeld). Het laatste punt, effectief beleid, heeft meer tijd vereist. In samenspraak met de sectorpartijen, brancheverenigingen, handhavers en de luchthaven is uiteindelijk, na collectieve instemming, de zogenaamde Ready-for-Carriage procedure aangepast. De uitgebreide digitale vooraanmelding van vracht én truck is nu verplicht (waarbij er altijd nog een ‘handmatig’ alternatief wordt geboden’. Samen met intensief change management van de vele betrokkenen heeft dit ertoe geleid dat in 2021/2022 de dekkingsgraad sterk is verhoogd en de beoogde doelstelling grotendeels is bereikt. Maar eLink wordt gezien als een éérste stap in verdere digitale verbeteringen.

Doordat dit nu beschikbaar is voor export kan worden nagedacht over het plannen van losdeuren (slotplanning) en kunnen ook andere stromen (zoals Import) in de toekomst aansluiten. Daardoor kunnen ook voor deze stromen dezelfde doelen kunnen worden bereikt. Afspraken hierover worden met de sectorpartijen bepaald.



Een vrachtwagen komt aan bij een afhandelaar op Schiphol waarbij hij digital is vooraangemeld via eLink

© Arcadis 2022

eLink - Amsterdam Airport Schiphol (vervolg)

Organisatie model

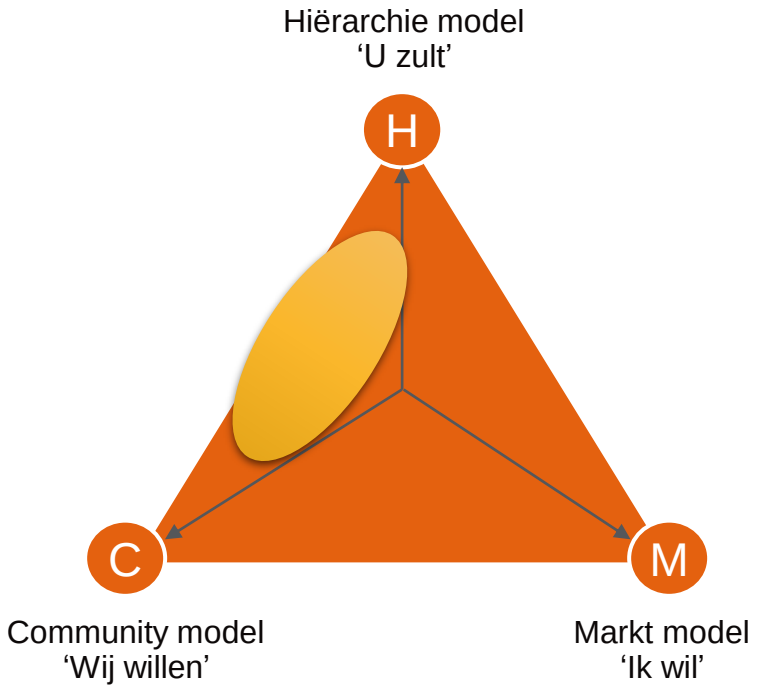
Hoofdrolspelers zijn de luchthaven Schiphol, branchevereniging ACN en IT-community systeem Cargonaut en natuurlijk de individuele luchtvrachtbedrijven. eLink zit op het snijvlak van 2 organisatorische modellen.

Primair volgt eLink het '*community model ('Wij willen')'.* De afgelopen jaren is eLink verbeterd als onderdeel van het Smart Cargo Mainport Program, waarin alle cargo gerelateerde stakeholders vertegenwoordigd zijn. Wekelijks worden verbeterpunten besproken in een communitybrede werkgroep met het motto: 'Alleen ga je snel, samen kom je verder'. De werkgroep rapporteert 2-wekelijks aan de adviesraad / stuurgroep.

Op de achtergrond wordt ook het **'***het hiërarchie model ('U zult')'* gehanteerd. Dit is vanwege onderliggende (douane) regelgeving) en de eerder gemaakte community afspraken die vrachtafhandelaren nu als 'verplichting' hanteren. Juist het aanscherpen van (aanlever)verplichtingen en de daaraan gekoppelde voordelen voor de aanleverende partijen heeft bijgedragen aan het succes en de implementatiegraad. Ondanks dat de community wel wilde, waren de 'verplichtingen' de spreekwoordelijke zetjes in de rug om de aanleverende partijen 'in beweging' te krijgen.

Ownership voor wat betreft de applicatie ligt bij (het community systeem) Cargonaut en Smartloxs is daarmee 'neutraal' belegd. Door de neutraliteit willen/kunnen partijen informatie delen t.b.v. van gemeenschappelijke doel, waarbij er zeer strikte gegevensscheiding wordt toegepast voor het inzien van de gedeelde informatie. Overigens is er voor alle gebruikers een dashboard ontwikkelt waarin deelnemers kunnen zien hoe zij presteren binnen eLink. Dit wordt ook 2-wekelijks met de partijen besproken

Het Smart Cargo Mainport Programma is een programma dat (mede) wordt gefinancierd door subsidies (onder andere topsector logistiek). De subsidie wordt gebruikt voor de ontwikkeling van de communityoplossing in aanvulling op de abonnementsgelden vanuit de gebruikers van het platform.



© Arcadis 2022

eLink - Amsterdam Airport Schiphol (vervolg)

Digitaal versus fysiek (paper based)

Het aanleverproces van luchtvrachtzendingen op Schiphol wordt nog steeds gekenmerkt door een significante stroom aan begeleidende documenten. Dit heeft er mee te maken dat een groot deel van de eind- of tussenbestemmingen van de vracht (ook) nog niet volledig digitaal zijn. Dit leidt tot het ‘risico‘ dat papier blijvend belangrijk is, en soms zelfs meer informatie bevat dan dat er digitaal beschikbaar is. Ook komt het voor dat informatie op papier de digitale waarheid ondermijnt. Elke stap om papier uit het proces te halen heeft direct positieve gevolgen voor de kwaliteit van de digitale informatie. Des te belangrijker de digitale informatie wordt, hoe ‘correcter’ de informatie dient te zijn. Ook bij de implementatie van eLink speelt dit fenomeen een belangrijke rol. Het risico van bijv. ondermijning is gemitigeerd door het opnemen van volledig digitale checks in plaats van papieren checks, waardoor het papier zijn waarde verliest. Er wordt nog wel papier meegestuurd, maar dat speelt geen rol meer (wordt soms zelfs vernietigd).

Tegelijkertijd is het erg belangrijk dat het duidelijk is hoe een eventueel backup proces werkt in het geval van storingen bijvoorbeeld. Het kan zijn dat in die gevallen papier toch beschikbaar dient te zijn. Deze backup procedures moeten dan natuurlijk wel overal bekend zijn.

Schaalniveau

Bij de implementatie van eLink is ingezien dat het belangrijk was dat er één oplossing kwam voor aanleverende partijen (de expediteurs / vervoerders). Nog steeds staat het vrij voor bedrijven om wel of niet via de oplossing aan te leveren, echter de ontvangende kant (vrachtafhandelaren) omarmt de communityoplossing unaniem. Aanlevervoorwaarden (Ready For Carriage condities) zijn generiek voor alle aanleveringen op Schiphol en daarom ook generiek toe te passen. Het collectief volgt dus de generieke regels. Daar bovenop zijn individuele afspraken mogelijk, maar deze worden niet gestimuleerd, omdat ten koste gaat van de gemeenschappelijke deler. Schaal (en dekking) speelt dus een belangrijke rol.

eLink is een toepassing die ‘lokaal’ op Schiphol wordt toegepast. Bij Schiphol komen de goederenstromen samen en daar worden de eisen neergelegd. Het wordt al snel complexer om aanleverende partijen aan te laten sluiten op de digitale hub die op Schiphol minder bekend zijn. zijn. Denk aan stromen die afkomstig zijn van andere vrachtluchthavens in Nederland maar helemaal voor stromen die vanuit heel Noord-West Europa op Schiphol landen om vanuit Schiphol de wereld over te vliegen. Een belangrijk gebruik is informatie/communicatie. Binnen de community op Schiphol is er een goede overlegstructuur, maar communicatie met partijen in het buitenland over ‘lokale’ standaarden is een stuk ingewikkelder. Oplossingsrichting daarbij is om bijv. in te zetten op technische interfaces die zo dicht mogelijk aansluiten bij de internationale standaarden voor luchtvracht informatie (bijv. IATA One Record, of het World Customs Organisations (WCO) Datamodel). Meestal is dat voor deze partijen wel mogelijk.



Een zending in de luchtvracht bevat nog altijd veel papier

© Arcadis 2022

eLink - Amsterdam Airport Schiphol (vervolg)

Technische Randvoorwaarden

In aanvulling op bovenstaande geldt ook dat voor de lokale aanleverketen op Schiphol er niet 2 partijen zijn die op hetzelfde IT volwassenheidsniveau zitten. Dat betekent dat een generieke digitale oplossing daar rekening mee dient te houden. De éne partij wil (en kan) volledige IT integratie met het eigen Transport Management en/of Warehouse Management Systeem, de ander gebruikt nog Excel-achtige tooling voor de planning. Het community systeem eLink heeft hierin voorzien door voor elke proces stap (ten minste) een digitale portal aan te bieden. De portal is beschikbaar voor iedereen. Daarnaast kan op de achtergrond elke partij die dat wil, aansluiten met IT koppelingen (API's). In de praktijk blijkt dit een grote stap om meerdere redenen: Vereist IT aanpassingen (met bijv. IT afdeling in het buitenland) waarbij er vaak weinig investeringsruimte is. Toch is het doel om zoveel mogelijk de digitale portals te vermijden en aanleverende partijen zo veel mogelijk gebruik maken van technische koppelingen op de achtergrond. Dit biedt namelijk aanvullende voordelen, bijvoorbeeld integratie met andere (bijv financiele) processen binnen de organisaties die anders (ook) separaat moeten worden gevoed.

Schaalbaarheid

Het eLink systeem is een systeem dat een belangrijke opmaat is naar nog veel meer mogelijkheden. Ontwikkelingen richten zich nu op het verder uitbreiden van de technische koppelingen (waaronder statusupdates) waardoor ook in de TMS systemen van de vervoerders of planningssystemen van de expediteurs volledige digitale tracking mogelijk is van het fysieke proces. Een digitale twin. Dit biedt mogelijkheden voor het bepalen van vervolgacties of noodzakelijke interventies.

Ook is voorzien om de stromen uit te breiden met andere logistieke stromen zoals Import goederen en Road Feeder Service waardoor er een volledig dekkend systeem komt en volledige digitale transparantie ontstaat voor expediteurs en vervoerders (wat is waar en hoe druk is het bij de afhandelaren), maar ook voor de afhandelaren (wat komt er op hen af).



Digital twin van transport

© Arcadis 2022

PGTS - Amsterdam Airport Schiphol

De Case

Tussen de loodsen van de vrachtafhandelaren en expediteurs op Schiphol vindt veel transport plaats van goederen die onder douanetoezicht staan. Dat kan zonder traditionele Douaneprocedures met (papieren) Vervoersaangiften (MRN-T1, TIR, ATA-Carnet) en Inklaringsdocumenten (MRN-IMA). Dit biedt grote voordelen bij het transport maar er zijn nog wel controles nodig. Voor het douanetoezicht op deze vervoersstromen is daarom in 2005 een centraal systeem gebouwd, het DGVS (Documentloos Goederen Volg Systeem).

Sinds de komst van het Douanewetboek van de Unie (DWU) in 2016 worden de meeste goederen op Schiphol onder RTO-status (Ruimte voor Tijdelijke Opslag) vervoerd tussen de deelnemers aan DGVS. Het oude systeem is daarvoor eerst aangepast en in 2018 helemaal opnieuw gebouwd en verbeterd. Het heeft ook een nieuwe naam gekregen: Paperless Goods Tracking System (PGTS). Eigenlijk biedt PGTS de deelnemende partijen een digitale twin van de fysieke goederenstromen. Zo bepaalt de huidige status in PGTS de keuze bij een vervolgactie. Waar eLink een samenwerking is waarbij met name de plannings en aankomstinformatie steeds verder wordt verbeterd, is PGTS een systeem dat het mogelijk heeft gemaakt dat 100% van de stromen van en naar afhandelaren zonder de ‘normale’ vervoersaangiften kunnen. Het is

Net als bij eLink bestaat het PGTS systeem in een multi-stakeholder omgeving met verschillende belangen en eisen. Om deze reden is er een set aan werkafspraken gedefinieerd en deze werkafspraken staan in het zogenaamde PGTS-protocol dat alle deelnemers moeten ondertekenen.

Daarin staat een eenduidige beschrijving van onder andere:

- wie op welk moment verantwoordelijk is voor een zending
- wie eventuele onregelmatigheden dient op te lossen
- hoe omgegaan wordt met ‘non-conformiteit’ van deelnemers (inclusief uitsluiting)
- hoe het PGTS-systeem en het PGTS-protocol beheerd en zo nodig gewijzigd worden.

Hierbij is de (Europese) douane wetgeving de basis, aangevuld met Schiphol specifieke afspraken.

Ruim 50 afhandelaren, expediteurs en wegvervoerders op en rond Schiphol nemen deel aan het PGTS. Ook Maastricht maakt inmiddels gebruik van dezelfde toepassing, waardoor overdrachten tussen Schiphol en Maastricht ook eenvoudiger zijn.

Namens alle deelnemers is ACN (Air Cargo Netherlands) functioneel beheerder van het centrale systeem, Cargonaut zorgt voor de techniek en de dagelijkse support. Vertegenwoordigers van marktpartijen, ACN, Cargonaut en de douane komen samen in de Douanecommisie PGTS. Hierin worden op regelmatige basis operationele issues en verbeteringen besproken m.b.t. PGTS, ook op basis van een community PGTS dashboard.



Een overzicht van de stromen die normaliter een vervoersaangifte zou vereisen, maar nu digitaal worden ondervangen binnen het PGTS systeem

© Arcadis 2022

PGTS - Amsterdam Airport Schiphol (vervolg)

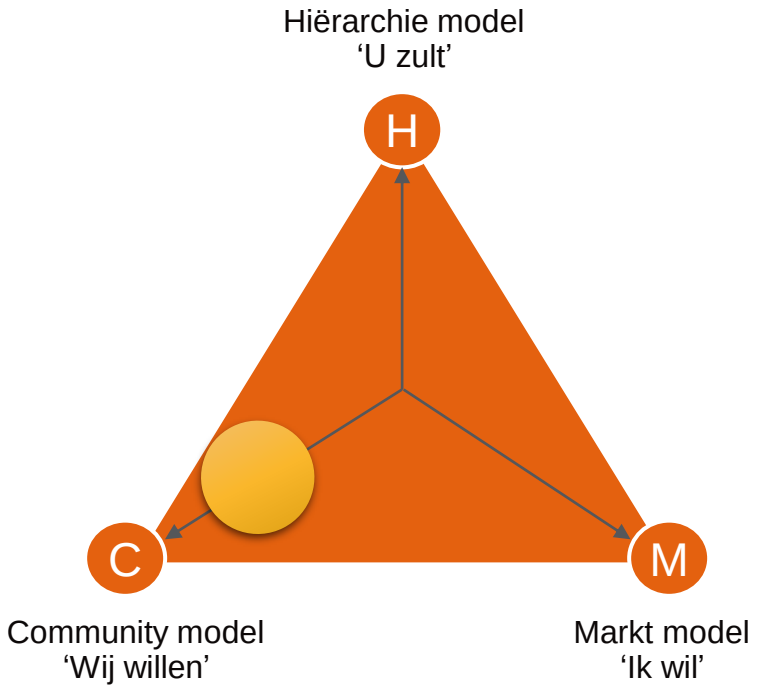
Organisatie model

Ondanks dat je zou verwachten dat de Europese regelgeving sturend zou zijn is het het PGTS hoofdzakelijk gebaseerd op een Nederlands '*community model ('Wij willen')'*. Vanuit de marktpartijen op Schiphol in combinatie met de brancheorganisatie ACN is in 2005 de basis gelegd waarop in 2019 een vernieuwing heeft plaats gevonden. De Nederlandse douane heeft zich onderdeel van de community getoond door voortdurend ook mee te denken over de mogelijke oplossingsrichtingen. Deelnemende partijen hebben aan Cargonaut de opdracht verstrekt om het systeem te bouwen en te onderhouden. De brancheorganisatie ACN heeft de rol op zich genomen om te monitoren of alle individuele partijen zich aan de protocol afspraken houden. De business owner die namens ACN deze rol vervult kijkt waar het systeem kan worden verbeterd, maar helpt ook dagelijks bij het gebruik van het systeem door de marktpartijen. Voor deelnemende sectorpartijen is het uniek dat zij eigenlijk een centrale inkijk geven in hun voorraadadministratie waardoor de douane en de business owner mee kunnen kijken bij die partijen.

De basis voor het PGTS systeem is de (Europose) douane wetgeving, echter hebben de marktpartijen afgesproken voor de eenduidigheid om bovenop de wetgeving aanvullende afspraken te maken. Op verzoek van de sectorpartijen wordt sinds de invoering van PGTS in 2019 100% van de stromen via PGTS aangemeld. Hiermee voorkomt men dat sommige stromen wel en sommige stromen niet via het systeem worden afgehandeld. Bij inconsistenties zorgt dat er voor dat onduidelijkheden of fouten snel kunnen worden gevonden en gerepareerd. Alle PGTS deelnemers maken zich vooraf kenbaar, waardoor rollen en verantwoordelijkheden direct duidelijk zijn (aansprakelijkheid);

De douane is in het proces een partij die het door de markt afgesproken stelsel heeft geaccepteerd en stimuleert, temeer dit ook voor de douane aanvullende (toezicht) mogelijkheden geeft, bovenop de bestaande wetgeving.

Ownership voor wat betreft de applicatie ligt bij (het community systeem) Cargonaut en is daarmee 'neutraal' belegd. Cargonaut is alleen dienstverlener, maar verder geen partij. Het hebben van een neutrale owner, en brancheorganisatie ACN is cruciaal, juist in een systeem waarin deelnemers hun volledige voorraadadministratie delen. Het community systeem combineert daarnaast ook nog de informatie met andere informatiebronnen waardoor de douane een nog betere informatieposities heeft over het proces van aankomst tot vertrek.



© Arcadis 2022

PGTS - Amsterdam Airport Schiphol (vervolg)

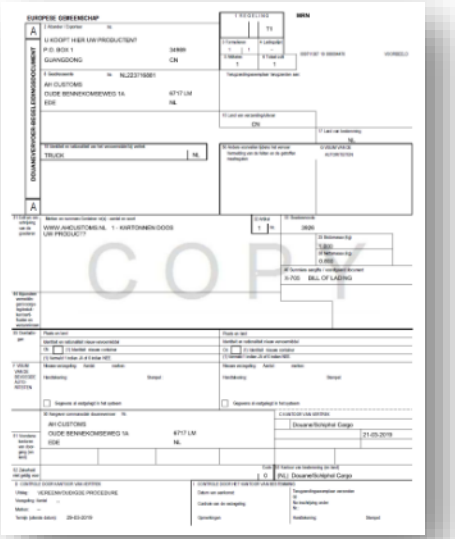
Digitaal versus fysiek (paper based)

Zoals genoemd is het PGTS een ketensysteem dat beoogt het papier volledig uit de keten te houden. Belangrijk hierbij is de efficiëntie en de betrouwbaarheid van het digitale proces. Het is veel sneller en veel betrouwbaarder. Wel is gebleken dat er nog steeds stromen zijn waar sectorpartijen nog wel kiezen voor gebruik van ‘traditionele’ (papieren) aangiften. Dit omdat het voor die zendingen toch efficiënter is. Met de invoering van PGTS (als opvolger van DGVS) is ervoor gekozen om ook voor deze stromen voorzieningen te treffen in het afsprakenstelsel, en dus in het systeem zodat de informatie ook uiteindelijk ook digitaal kan doorlopen en het PGTS systeem een nog betere dekking kreeg.

Schaalniveau

Net als bij eLink is het PGTS systeem bij alle vrachtafhandelaars in gebruik. Dit is cruciaal voor de toezichthouder (douane), maar ook voor deelnemende expediteurs / vervoerders omdat zij anders een 2-sporen beleid zouden moeten voeren. Voor de ene aanlevering wel, voor de andere aanlevering niet. Echter voor expediteurs en vervoerders is er de mogelijkheid om niet deel te nemen. Zoals genoemd kunnen redenen zijn om niet mee te doen.

Bijzondere aan het PGTS systeem is dat onderliggend Europese douane regelgeving van toepassing is. Echter worden deze in Europa verschillend toegepast, waardoor PGTS niet toe te passen is buiten Nederland. DGVS (de voorganger) was echter nog verder beperkt, alleen op een fysiek afgebakende regio op Schiphol. Dat is bij de invoering van PGTS uitgebreid naar (in principe) heel Nederland en dat wordt ook in de praktijk zichtbaar.



Een traditionele vervoersaangifte

© Arcadis 2022

PGTS - Amsterdam Airport Schiphol (vervolg)

Technische Randvoorwaarden

Vanwege het feit dat PGTS een opvolger is van het DGVS systeem zijn de technische randvoorwaarden voor partijen om in te stappen laag geweest. Één van de voorwaarden bij het ontwikkelen van het nieuwe systeem was dat zowel de berichten als de aansluiting waarmee de informatie wordt uitgewisseld zoveel mogelijk gelijk zouden blijven. De gehele achterkant is opnieuw gebouwd, maar voor de gebruikers veranderde er in feite niets. Het enige is dat er een aantal informatie elementen (en stromen) bij kwamen. Daarbij is er bij de ontwikkeling van DGVS destijds ook voor gekozen om direct te koppelen met de software leveranciers van de WMS en douane software van de gebruikers. Elke transactie in de voorraad van de gebruikers in hun eigen softwaresysteem levert gelijk een update voor het PGTS systeem. Ook voor partijen die wisselen van software leverancier is de uitwisseling van data met PGTS gegarandeerd. Daarnaast biedt ook hier (net als bij eLink) een portal een oplossing om handmatig nog informatie toe te voegen en eventueel te corrigeren.

Schaalbaarheid

Het PGTS is heel eenvoudig uit te breiden. Zodra nieuwe deelnemers akkoord zijn met de voorwaarden van het systeem, gaan ze ook direct akkoord met de verantwoordelijkheden die er bij horen, wat eventuele problemen in de toekomst kan voorkomen. De software is schaalbaar en wordt in de cloud gehost. De laagdrempeligheid voor het instappen door met name door de integratie met software leveranciers heeft het mogelijk gemaakt dat het systeem nu ook buiten Schiphol en op de luchthaven van Maastricht wordt gebruikt. Dat zou nog verder kunnen naar andere lidstaten in Europa, echter lokale wetgeving in deze lidstaten laat dat nog niet toe. Mocht dat in de toekomst veranderen kan het snel gaan.



Een schaalbaar systeem voor heel Europa?

© Arcadis 2022

Container Exchanger Route – Rotterdam

De Case

Als een van 's werelds toonaangevende havens, heeft Rotterdam de ambitie om de ‘slimste haven’ te zijn. Havenbedrijf Rotterdam omarmt de energietransitie en digitalisering als enabler voor het efficienter, betrouwbaarder en meer competitief maken van de logistieke ketens die Rotterdam passeren. Een voorbeeld van de ambitie is de realisatie van de Container Exchange Route (CER) op de 2e maasvlakte.

Rotterdam heeft vijf onafhankelijke diepzeecontainers terminals en biedt Europa's grootste containercluster. De logistiek op de terminals en tussen de havens containerfaciliteiten dient zo efficiënt mogelijk zijn. De CER wordt het grootste en meest geavanceerde containerwisselsysteem in zijn soort.

De belangrijkste voordelen van het systeem zijn:

- betere connectiviteit
- kortere omdraaitijden
- meer flexibiliteit en
- Lagere kosten

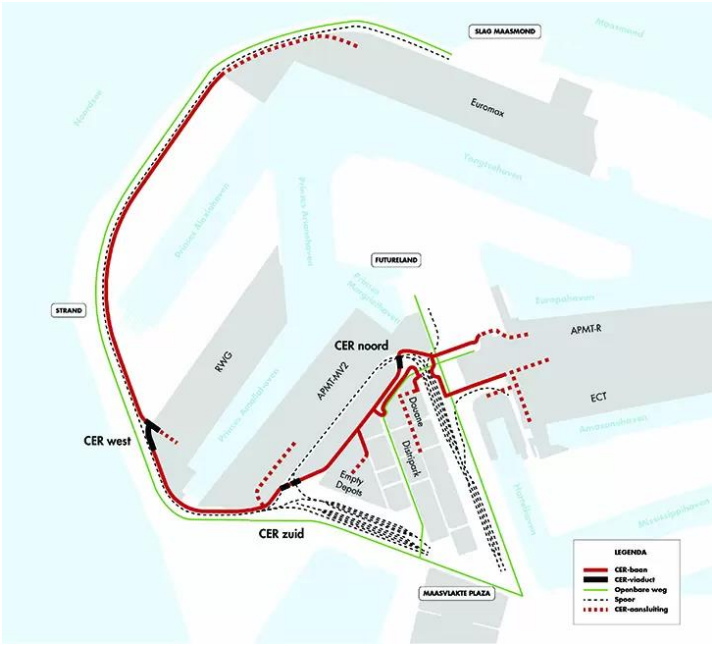
De CER omvat specifieke infrastructuur, logistiek overeenkomsten en ICT-systemen die de haventerminals, containerdepots, Rijksinspectie terminal en distributie centra met elkaar verbinden.

Het idee was gebruik te maken van autonome voertuigen voor het vervoer van containers op de CER.

De ontwikkeling van de CER is een gigantisch infrastructureel en IT project en bevat

- 17 km nieuwe verharde weg
- 5 kruisingen met de openbare weg
- 4 gelijkvloerse spoorwegovergangen
- 4 ongelijkvloerse spoorwegovergangen
- Zogenoemde ‘boarding points’ en overdrachtspunten
- bouw van een proefterrein (‘Area21’) voor autonome voertuigen
- bouw van een Transport Control Location (TCL)
- ICT-systemen (bijv. CER-platform, planning optimizer, interfaces met TOS)
- logistieke en service level agreements
- Europese aanbesteding voor autonoom vervoer (Transport As A Service (TAAS)) op de CER
- het contracteren van de operator van de CER

Vanwege diverse redenen is de opening van de CER diverse keren uitgesteld. Op dit moment is de verwachting dat de CER eind 2022 za worden geopend.



De Container Exchange Route op de 2e Maasvlakte

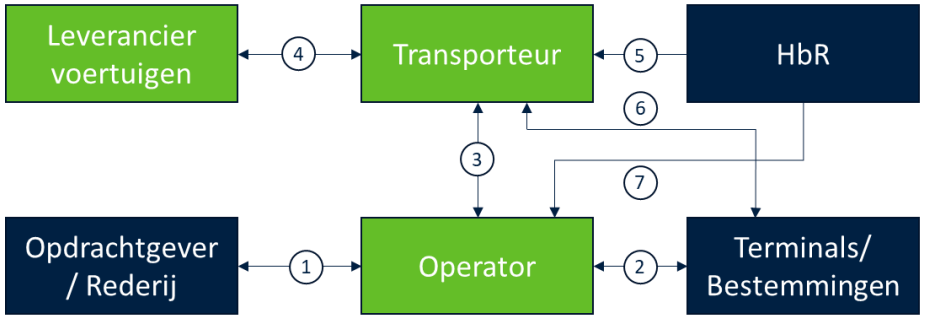
Container Exchanger Route – Rotterdam *(vervolg)*:

Organisatie model

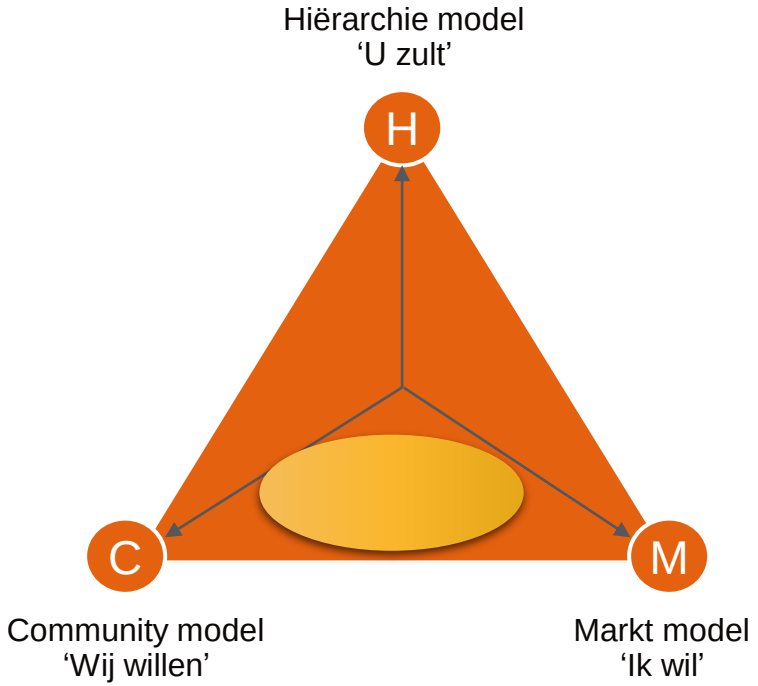
Qua organisatorisch model zit de ontwikkeling van de CER op het snijvlak van het '*markt model' ('Ik wil')* en het '*community model ('Wij willen')'.*

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) ontwikkelt de CER, gericht op het bieden van een transportoplossing tussen de deepsea containerterminals en overige locaties op de 2e Maasvlakte. Het Havenbedrijf neemt hierbij de regie. Met het oppakken van deze regierol neemt het havenbedrijf een aantal risico's die betrekking hebben op volume, planning, performance en tarifering.

Naast deze regie rol is er ook een goede samenwerking nodig ten ondersteuning van het operationele CER proces. Zie onderstaand schema (op vereenvoudigde wijze) dat laat zien hoe onderlinge verhoudingen tussen stakeholders zijn voorzien. De groen gekleurde blokken betreffen de opdracht nemende partijen ('consortium'), de rollen Leverancier, Transporteur en Operator kunnen door één- of door meerdere stakeholders worden ingevuld.



1. Opdrachtgever/Rederij geeft opdracht tot vervoer aan Operator en bevestigt uitvoering
2. Operator plant opdracht in en stemt ophaal- en aflevermoment vast met Terminals
3. Operator geeft opdracht aan Transporteur om verplaatsing uit te voeren en ontvangt bevestiging
4. Leverancier levert voertuigen aan Transporteu garandeert uptime, Transporteur rapporteert
5. HbR beheert en onderhoudt de CER baan en verhuurt grond aan Transporteur
6. Transporteur voert ophaal- en afleveropdrachten uit
7. HbR levert plansysteem voor procesoptimalisatie aan operator



© Arcadis 2022

Container Exchanger Route – Rotterdam *(vervolg)*:

Digitaal versus fysiek (paper based)

De CER is een gehele nieuwe infrastuctuur en is volledig digitaal. Op die manier kan bijvoorbeeld het onbemand vervoer worden aangestuurd. Het CER IT landschap bestaat uit o.a. planning-& scheduling software, gate operating software en visual gates.

Schaalniveau

Gegeven dat de CER is een fysiek afgebakend terrein en zo is ook de ICT oplossing. Het IT platform is dan ook een datahub voor deze specifieke infrastructuur.

Technische Randvoorwaarden

De haven van Rotterdam heeft met Portbase een heel sterk ICT Port Community Systeem platform. De IT die ontwikkelt wordt voor de CER zal verbonden worden met alle containerterminals en het Port Community Systeem van Portbase. Hiermee wordt in één klap eigenlijk de CER verbonden met de rest van de haven van Rotterdam.

Schaalbaarheid

De ontwikkelingen binnen de CER staan in feite nog in de kinderschoenen, maar op dit unieke stukje Maasvlakte is er daarom nog juist veel ruimte voor nieuwe innovaties. Zo kan er bijvoorbeeld natuurlijk niet alleen fysiek worden getest met autonome voertuigen, maar zal dit hand in hand gaan met ICT technische ondersteuning om de havenprocessen nog verder te optimaliseren.



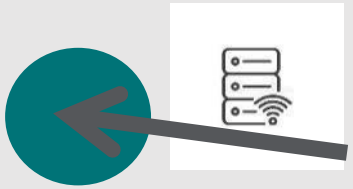
CER een concept in ontwikkeling

© Arcadis 2022



Voorbeelden van digitale hubs voor stadsdiensten

Bestelbeter.nu



Bestelbeter.nu is een gezamenlijk initiatief van SmartwayZ.NL en Logistics Community Brabant (LCB). Het is een datagedreven innovatieprogramma gericht op het samenvoegen van bestellingen, dat leidt tot volle(re) vrachtwagenleveringen.

Specificaties

Logistieke stromen: Eerste initiatief succesvol in bouw. Verder mogelijk voor andere stromen in handel en industrie.

Historische data (bijvoorbeeld de orders en ritten van het afgelopen jaar) vormen de basis om de mogelijkheden voor verbeteringen in de keten te signaleren. Dit gebeurt met een slimme analyseomgeving. Deze analyse wordt gebruikt om gericht één of meerdere ontvangers aan te haken en de te realiseren verbeteringen voor te stellen. De opdrachtgevers zetten met hun bestelgedrag de logistieke keten in gang. Gezamenlijk wordt dan door de verlader, de vervoerder en de ontvanger 'beter bestellen' vormgegeven.

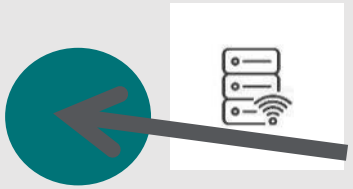


Partners

- **Smartwayz mobiliteitsprogamma Zuid Nederland**
- **GDL Warhousing en Distributie**
- **Bostik (lijmfabrikant)**
- **Logisics Community Brabant**

© Arcadis 2022

Keana



Keana koppelt alle mogelijke transportsoftwaresystemen aan elkaar, wat resulteert in een platform dat één enkel eenvoudig inzicht biedt in de nieuwe decentrale distributieketen.

Specificaties

Logistieke stromen: Eerste initiatief in horeca.

Via planningstools helpt het platform alle betrokken handlers met een efficiëntere planning, waardoor de kosten voor alle betrokkenen worden verlaagd.

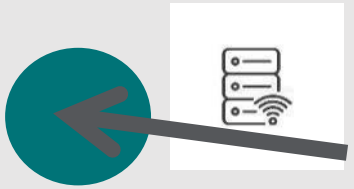


Partners

- **Keana is een Nederlandse startup**

© Arcadis 2022

Easydish



Onafhankelijke inkoop & bestelplatform met alle leveranciers voor de horeca

Specificaties

Logistieke stromen: Horeca

Op easydish bestelt de horeca-ondernemer op één plek bij alle leveranciers. Het is daarmee vergelijkbaar met keana.
Dit levert vooral toegevoegde waarde voor grootverbruikers die vanaf één of meerdere locaties bij meerdere leveranciers inkopen.

Partners

- **Easydish is een Nederlandse startup**

© Arcadis 2022

Bijlage 2: Algemene hubsaspecten

Hub toepassingen en logistieke stromen i.r.t. beleidsdoelen

1. *Duurzame logistieke hubs voor last-mile delivery in ZE-zones*

- Pakketten:
  - Krapte in straten door grootte van en aantallen voertuigen te beperken
- Facilitair:
  - Verminderen emissies (stads)logistiek en verlagen druk op de natuur
  - Efficiëntere stadslogistiek door o.a. de kansen van digitalisering te benutten
- Bouw:
  - Kwetsbare infrastructuur beschermen (vooral bij bouwlogistiek)
  - Verbeteren verkeersveiligheid
  - Verminderen emissies (stads)logistiek en verlagen druk op de natuur
- Retail:
  - Krapte in straten door grootte van en aantallen voertuigen te beperken
  - Verminderen geluidsoverlast
  - Verbeteren verkeersveiligheid
- Voedsel geconditioneerd en voedsel niet-geconditioneerd:
  - Verkorten ritafstanden en terugdringen goederen & voedselkilometers
  - Versterken van de fijnmazige duurzame stadslogistiek voor producten uit de regionale korte keten

© Arcadis 2022

Hub toepassingen en logistieke stromen i.r.t. beleidsdoelen

2. *Duurzame logistiek voor first-mile transport*

- Voedsel geconditioneerd en voedsel niet-geconditioneerd:
  - Verkorten ritafstanden en terugdringen goederen & voedselkilometers (1.3)
- Afval
  - Verminderen emissies (stads)logistiek en verlagen druk op de natuur (1.1)
  - Verbeteren verkeersveiligheid (2.1)

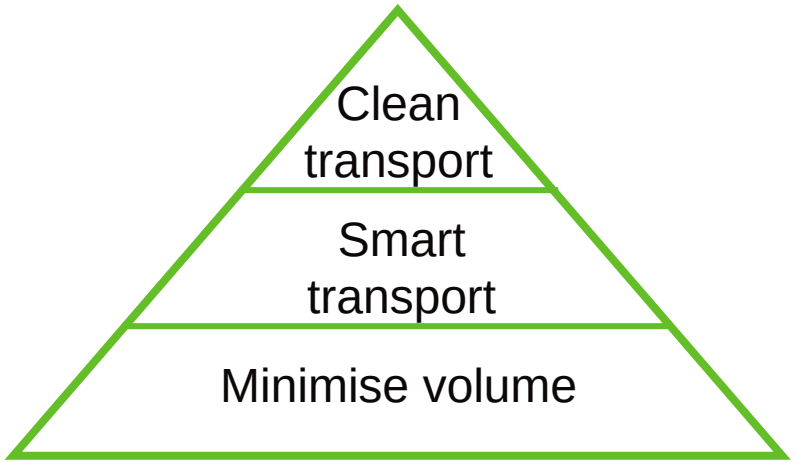
© Arcadis 2022

Hub toepassingen en logistieke stromen i.r.t. beleidsdoelen

4. *Virtuele hubs voor goederenbundeling (digital twins) en koppeling transportmanagementsystemen*
   - Directe relatie tussen de virtuele hub en één van de beleidsdoelen:
     - Efficiëntere stadslogistiek door o.a. de kansen van digitalisering te benutten (1.2)
   - Het inzetten van de virtuele hub kent ook meer indirecte relaties met de beleidsdoelen, er vanuit gaande dat de virtuele hub ook wordt gebruikt voor (slim) combineren / plannen van de ritten
     - Verkorten ritafstanden en terugdringen goederen & voedselkilometers (first- en lastmile) en daarmee van efficiënt benutten van ruimtegebruik voor logistiek (1.3)
     - Krapte in straten door grootte van en aantallen voertuigen te beperken (2.3)

© Arcadis 2022

Beleidsdoelen i.r.t. trias logistica



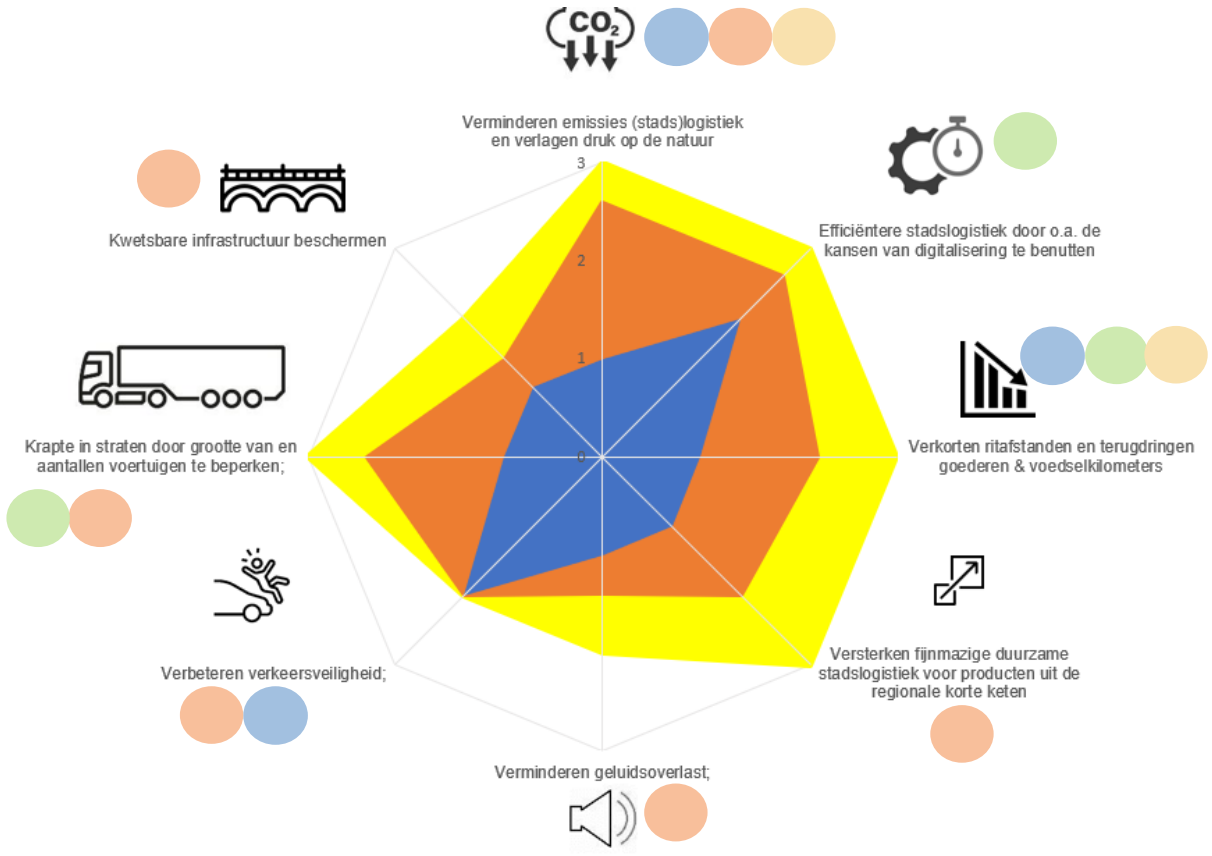
Trias logistica

- Focus op verduurzamen bij voedsel, facilitair, bouwen afval
  - Verduurzamen gaat over minder en schoner transport
- Focus op verminderen hinder bij pakketten, retail, bouw en afval
  - Verminderen hinder gaat over minder en slimmer transport

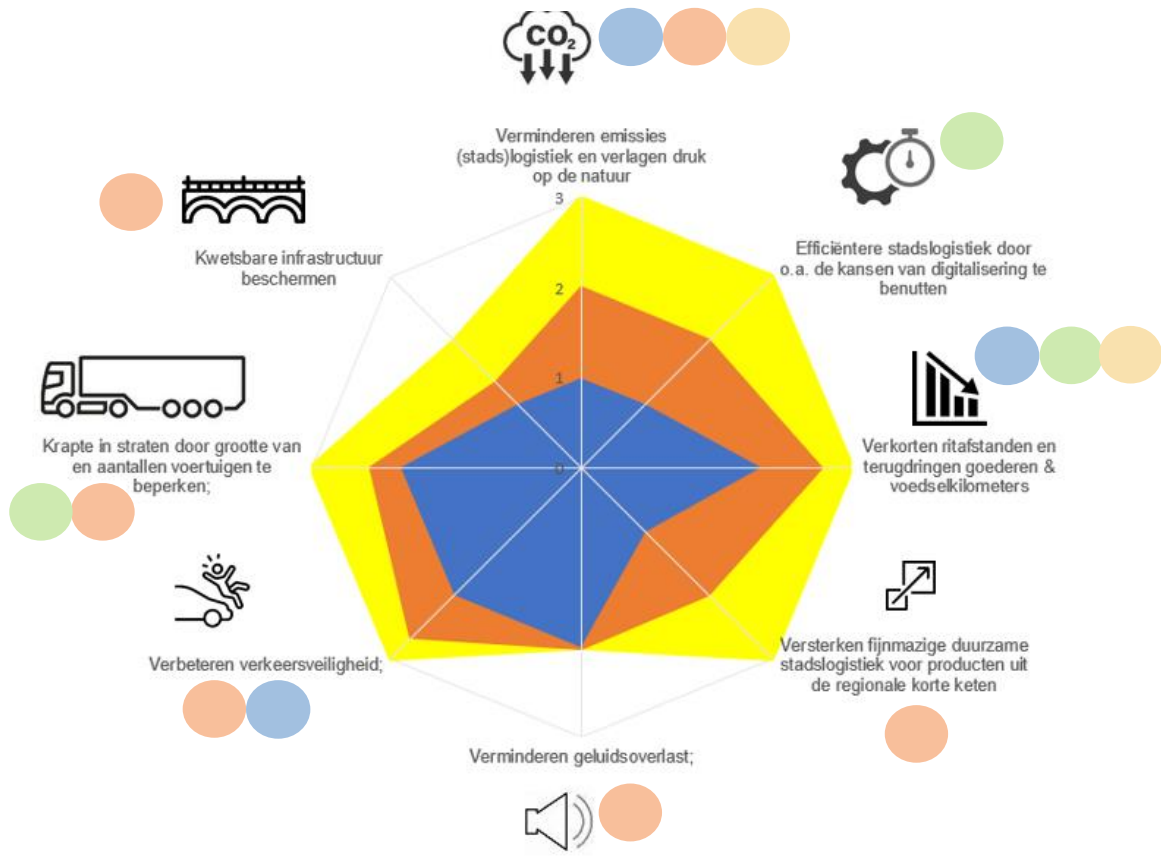
© Arcadis 2022

Ambitieweb

Regionaal/Provinciaal



Gemeenten



= Last-mile

= First-mile

= Regionaal

= Virtueel

Schaalniveau - achtergrond

Er worden verschillende indelingen naar schaalniveau voor logistieke hubs gehanteerd. Micro hubs, mobiele hubs, buurthubs en single-user DC's vallen out of scope van dit onderzoek. Een aantal voorbeelden:

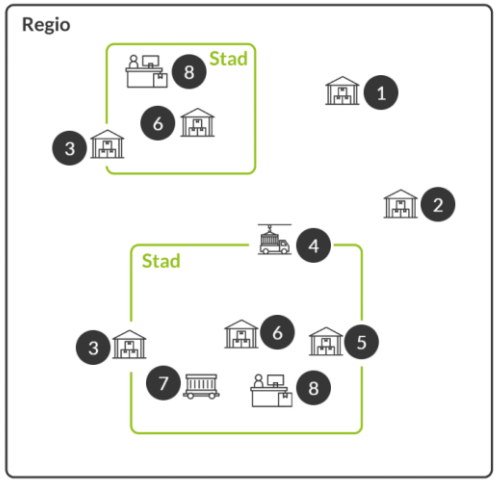
Karakteristieken naar schaalniveau

Buck Consultants International

Type/Schaalniveau		Locatie	Omvang DC	Karakteristieken
1	Pick-Up & Drop-Off punt	Winkel, appartementencomplex, aan de rand van de woonwijk	100 m²	Bemand of onbemand depot of pakketpunt
2	Goederenuitwisselpunt	Nabij centrum of winkelstraat bijv. in parkeergarage	1.000 m²	Kleinschalig, flexibel punt meerdere ontvangers
3	City hub	Aan de rand van de stad nabij centrum en woonwijken	1.000 – 10.000 m² (single user: v.a. 1.000 m²)	Cross-dock en depot Multi- of single-user Mix: B2C en B2B
4	Stadsregionaal DC	Aan de rand van de stad nabij regionale ontsluiting	10.000 – 20.000 m² (single user: v.a. 1.000 m²)	Cross-dock en depot Multi- of single-user Mix: B2C en B2B
5	Regionaal DC	Centrale locatie tussen enkele steden in een regio	> 20.000 m²	DC operatie voor regio Mix: B2C en B2B
6	Nationaal DC	Centrale ligging NL	> 20.000 m²	
7	E-fulfilment center	Goederenvervoer corridor	> 40.000 m²	
8	Europees DC	Goederenvervoer corridor	> 40.000 m²	

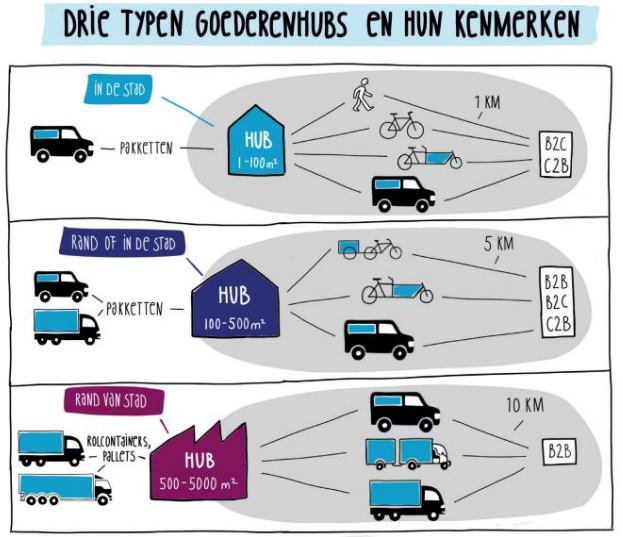
: Focus Arnhem-Ede : Stadslogistiek : Nationale en internationale logistiek

Bron: Buck Consultants international, 2022



1. Regionale hub – samenwerkingsverband
2. Regionale hub – gesloten netwerk
3. Hub aan de rand van de stad
4. Ontkoppelpunten
5. Hub gericht op een specifieke locatie of logistieke stroom
6. Microhubs binnen steden
7. Mobiele hubs
8. Buurthubs/ afhaalpunten en lockers

Bron: CILOLAB https://www.cilolab.nl/hub-concepten/



Bron: HvA, 2019 https://www.hva.nl/kc-techniek/gedeelde-content/nieuws/nieuwsberichten/2019/11/diversiteit-logistieke-hubs-in-en-om-de-stad-is-groot.html

© Arcadis 2022

Scheppende voorwaarden

Welke scheppende voorwaarden zijn er om ontwikkeling van hubs van de grond te krijgen? Welke rol heeft de overheid in de gebiedsontwikkeling hierin te spelen? Welke rol hebben white-label en samenwerkingsverbanden te spelen in het succesvolle gebruik van hubs i.r.t. de doelstellingen van de overheden?

- Een gezonde mix van stimulerende en restrictieve regelingen. Overheden hebben invloed op wet- en regelgeving m.b.t. toegang tot gebieden. Hiermee kunnen ze eisen stellen aan voertuigen en bijvoorbeeld bundelingsgraad en stopdichtheid. Daarnaast hebben overheden invloed op gebiedsontwikkeling.
  - Randvoorwaarde voor duurzame logistieke hub voor last-mile delivery is de ZE-zone.
- De laadinfrastructuur moet aansluiten met de benodigde energie vraag. Hiervoor is van belang om zowel naar aansluiting in het netwerk te kijken als de locatie en de actie radius van de elektrische wagens.

© Arcadis 2022

Haalbaarheid

Wat zijn grote barrières die een rendabele ontwikkeling en exploitatie in de weg staan?

- Een hub heeft voldoende volume nodig om rendabel te zijn. Het gebruik van een hub wordt vaak gezien als een extra schakel in de keten die extra kosten met zich meebrengt. Wie gaat deze meerkosten betalen?
- Het ontwikkelen van een nieuwe hub vraagt om investeringen. Namelijk de ontwikkeling van een pand, de aanschaf van (elektrische) voertuigen, aanleg van benodigde laadinfrastructuur en IT infrastructuur.
- Echter, indien op een hub niet alleen overslag plaats vindt, maar de efficiëntie in de keten verhoogt wordt, dan zijn lagere exploitatiekosten mogelijk. Denk hierbij aan het verhogen van beladingsgraden, samenvoegen van afleverdagen en verlagen van afleverfrequentie.

© Arcadis 2022

Bijlage 3: Gevoeligheidsanalyse

Uitkomsten expertsessie

Gevoeligheidsanalyse - Expertsessie

Op 7 december 2022 heeft deze sessie met experts vanuit verschillende disciplines plaatsgevonden.

Doel van de sessie was input ophalen over:

- Aan welke beleidsdoelen draagt welke hub toepassing (last mile, first mile, regionaal, digitaal) bij?
- Hoe en wanneer kunnen we voldoen aan voorwaarden die de markt aan de overheid heeft gesteld voor het laten slagen van logistieke hubs? (deze zijn eerder opgehaald in een sessie met markpartijen)

De bevindingen uit de gevoeligheidsanalyse zijn meegenomen in de hubsvisie.

Hoofdconclusies koppeling beleidsdoelen aan hubs toepassing:

- De last mile hub is het meest kansrijk om bij te dragen aan het merendeel van de gestelde beleidsdoelstellingen. Het merendeel van de beleidsdoelstellingen is dan ook gericht op het verbeteren van de situatie in de stad. Echter, de situatie in de stad is niet van toepassing op de gehele regio
- Naast de vastgestelde beleidsdoelen in dit project zijn er door de experts nog een aantal aanvullende beleidsdoelen geagendeerd m.b.t inclusiviteit, bereikbaarheid voor werknemer, druk op ruimte, verduurzamen van de economie, circulaire retourstromen en level-playing field voor ondernemers. Dit was out of scope van dit project, maar kan mogelijk wel in de RUAS of overige vervolgtrajecten worden opgenomen.
- Dit zijn allemaal zeer relevante beleidsdoelen. De inrichting van de hubsconcepten kan hier zeker een positieve invloed op hebben, maar dit is onafhankelijk van de hub toepassing (last mile, first mile, regionaal, digitaal)

© Arcadis 2022

Gevoeligheidsanalyse - Expertsessie

Hoofdconclusies voldoen aan voorwaarden die vanuit de markt zijn gesteld aan de overheid:

- Alle voorwaarden die gesteld zijn door de markt zijn realiseerbaar. De vraag is op welke termijn en of dit wel wenselijk is.
- Een aantal van deze voorwaarden kennen namelijk een lange doorlooptijd (zoals organiseren voldoende netcapaciteit) en kan niet van vandaag op morgen geregeld zijn.
- De experts zijn van mening dat het verplichten van bepaalde zaken zoals het gebruik van een hub te zwart / wit is. Een subtielere variant, waar bijvoorbeeld eisen worden gesteld aan de mate van bundeling en stopdichtheid is zeker mogelijk.
- Door de experts zijn een aantal aanvullende voorwaarden aangedragen: geschikte ruimte, goede uitvalswegen, delen van ruimte verplichten, data/informatiedeling verplichten, prioritering in netwerkcapaciteit.
- De experts benadrukken het belang van betrekken van marktpartijen in de ontwikkelingen en hun ideeën over hoe de overheid aan de marktvoorwaarden kan voldoen.

Overige input die is opgehaald:

- Koppel het hubs vraagstuk ook aan andere transities: voedsel, verduurzamen economie, energietransitie, circulair,…
- Digitale hub kan dienen als facilitator voor de andere hub toepassingen en is misschien zelfs een voorwaarde om de andere toepassingen te laten slagen. De overheid kan een rol spelen in het standaardiseren van ‘een taal’ voor data uitwisseling.
- Hubsconcepten vertalen naar circulaire economie nog ongewis, maar aantal stromen kunnen indicatie geven van wat te verwachten.

© Arcadis 2022

Bijlage 4: Serious game logistieke hubs

Uitkomsten serious game

Inzichten serious game

Op 8 november hebben we op het MRA congres twee rondes van onze serious game gespeeld. De serious game is een rollenspel waarin de deelnemers zich moeten verplaatsen in één van de vijf vooraf bepaalde rollen. Vanuit deze rol kunnen ze vragen stellen en zorgen uiten richting de andere rollen.

Doel van de serious game was om:

- Input op te halen voor het handelingsperspectief
- Deelnemers vanuit een ander perspectief naar de opgave te laten kijken
- De knelpunten inzichtelijk te maken die acceptatie van hubs beïnvloeden

Nieuwe inzichten die zijn opgedaan:

- Kleine ondernemer kan verleid worden om samen te werken met logistieke hubs als ze meer exposure richting de klanten krijgen
- Rekening houden met veiligheid rondom scholen speelt mee in venstertijd verruiming
- Invoeren van ideeën bus voor participatie

Bevestigde aannames:

- Heldere, consequente voorwaarden vanuit de overheid zijn van belang voor de logistieke keten om samenwerking op te zoeken
- Bredere venstertijden voor samenwerking via hub zijn gewenst
- Level playing field moet behouden worden, zeker voor de regionale producten

© Arcadis 2022

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

R.L. den Uijl

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145757

uijlr@noord-holland.nl

Verzenddatum

13 SEP. 2023

Kenmerk

2102191/2102197

Uw kenmerk

Betreft: Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en Netwerkvisie Logistieke Hubs

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de Agenda- van de commissie Ruimte in oktober 2023 te plaatsen.

Wat is de reden?
Als uitwerking van het Klimaatakkoord hebben de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland samen met gemeenten uit de twee provincies en het bedrijfsleven een Regionale Uitvoerinsagenda Stadslogistiek (RUAS) opgesteld en een Netwerkvisie Logistieke Hubs. Met de RUAS wordt een duurzame en efficiëntere stadslogistiek nagestreefd. GS heeft de RUAS op 12 september 2023 vastgesteld, samen met de Netwerkvisie Logistics Hubs. De gedeputeerde wil graag met u in gesprek over welke aandachtspunten u mee wilt geven voor de uitvoering van de RUAS en de Netwerkvisie Logistiek Hubs.

Wat vragen wij aan de commissie?
Wij vragen de commissieleden om aandachtspunten mee te geven voor de provinciale inzet in de uitvoering van de maatregelen van de RUAS en de Netwerkvisie Logistieke Hubs. De stukken bestaan uit een groot aantal thema's, waar de provincie niet allemaal tegelijkertijd prioriteit aan kan verlenen.

Om welk GS-besluit gaat het?
Op 12 september 2023 besloot het college om:

1. De Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek vast te stellen.
2. De Netwerkvisie Logistieke Hubs vast te stellen.
3. De Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek aan te bieden aan colleges van B&W in Noord-Holland ter vaststelling.
4. PS te informeren via bijgevoegde brief.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?
De Agenda Slimme en Schone Logistiek, het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland en het Klimaatakkoord.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?
Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS.

Wat zijn de effecten van het voorstel?
In Noord-Holland zijn meerdere gemeenten die een zero-emissiezone voor vrachtverkeer gaan invoeren. Uit onderzoeken bij het bedrijfsleven en gemeenten in Noord-Holland blijkt dat er behoefte is aan een eenduidige en gezamenlijke aanpak, met ruimte voor maatwerk, zodat voor ondernemers duidelijk is waar ze aan toe zijn en gemeenten van elkaars kennis en ervaring kunnen profiteren. Dit wordt gedaan via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS), onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP). In samenwerking met bedrijven en gemeenten zijn de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland de aanjager van de RUAS.

Het doel van duurzame en efficiënte stadslogistiek is de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Bedrijven, overheden en andere partijen werken dagelijks samen aan een betere logistiek. In de RUAS zijn projecten geïdentificeerd door in gesprek te gaan met experts, het bedrijfsleven, gemeenten en overige belanghebbenden. De RUAS vormt een parapluplan dat gemeenten ondersteunt om duurzame stadslogistiek te organiseren en mikt op het realiseren van een gelijk speelveld zodat vervoerders en verladers weten waar ze aan toe zijn.

De Netwerkvisie Logistieke Hubs is opgesteld om overheden een handelingsperspectief te geven voor optimaal gebruik van logistieke hubs in het behalen maatschappelijke doelstellingen. Voor het maken van dit advies hebben de adviseurs nauw samengewerkt met het bedrijfsleven. Logistieke hubs bieden mogelijkheden voor het bundelen van lading en overslaan op alternatief (schoon) vervoer. Hiermee beperken we het aantal vervoerskilometers, druk op het wegennet en overlast van goederenvervoer.

De situatie in ordening van logistieke hubs is op dit moment te typeren als "het Wilde Westen". Er vindt nauwelijks afstemming plaats tussen logistieke partijen over de gehele goederenketen en buiten enkele generieke maatregelen (gewichtsbeperking en venstertijden) hebben overheden op dit moment weinig grip. In de Netwerkvisie Logistieke Hubs zijn vier scenario's uitgewerkt om hubs toe te passen in Noord-Holland. De adviseurs adviseren om te streven naar een 'stadsbreed platform' waarin overheden in samenwerking met de markt een actieve rol ten aanzien van regulering aannemen. Met de invoering van deze

maatregelen dient er op regionaal niveau afgestemd te worden met het bedrijfsleven.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?
De kosten zijn afhankelijk van de maatregelen waartoe door de individuele partners besloten gaat worden in een vervolgtraject en de rol die de provincie daarin wil nemen. De kosten voor de provincie Noord-Holland blijven vooralsnog beperkt tot procesmatige ondersteuningskosten (€40.000,- p/j) om gemeenten en bedrijfsleven te ondersteunen bij het versterken van duurzame en efficiënte stadslogistiek.

Met wie is dit (extern) afgestemd?
Gedurende het traject heeft de provincie Noord-Holland, met ondersteuning van Royal HaskoningDHV, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland afstemming gezocht met gemeenten en het logistieke bedrijfsleven. Ook is de RUAS in meerdere stadia van het ontwerp besproken in de ambtelijke en bestuurlijke Provinciale Verkeers- en Vervoersberaden (PVVB's) en in de werkgroepen van de Vervoerregio Amsterdam. Via onderstaand schema is te zien welke partijen betrokken zijn geweest bij het opstellen van de RUAS.



Heeft (burger)participatie plaatsgevonden? Op welke manier?
Nee. Er heeft geen burgerparticipatie plaatsgevonden. Er is nog geen besluit tot invoering van specifieke maatregelen genomen met deze versie van de RUAS. Besluitvorming over individuele maatregelen gebeurt altijd in de daartoe bevoegde instanties (hoofdzakelijk gemeenten).

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?
Doormiddel van een nieuwsbericht op de website van de provincie Noord-Holland en het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) na het vaststellen in GS.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?
Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?
Ja. De link met Europa is dat de Europese Commissie met de EU Green Deal en de daaruit volgende wetgeving stevig inzet op duurzaam transport. De verduurzaming van het vrachtverkeer is een belangrijke pijler van de aanpak van de Europese Commissie. De RUAS past in dit brede Europese beleidskader.

Wat is de vervolgprocedure?
De provincie gaat, afhankelijk van besluitvorming bij de provincie Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam, met de partners aan de slag om de maatregelen verder te laten uitwerken door de daartoe geïdentificeerde actiehouders. Ook wordt de RUAS aan alle gemeenten van de provinciale verkeers- en vervoerberaden van Noord-Holland toegestuurd ter besluitvorming in de colleges van B&W. Ambtelijk wordt vervolgens per maatregel toegewerkt naar concretisering van de uitwerking van de maatregelen zoals benoemd in bijlage 3 van de RUAS, zodat de maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden.
De Netwerkvisie Logistieke Hubs wordt meegenomen in het ontwikkelen van de Verdozingsstrategie en gebruikt in de uitvoering van de RUAS om efficiëntere stadslogistiek mogelijk te maken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)
Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek
Netwerkvisie Logistiek Hubs

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13278
Extern Zaak ID	2101548
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	10.c
Titel	Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**
Commissie Ruimte	20 november 2023

Toelichting

Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P.R.W.E. Chorus

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144278

chorusp@noord-holland.nl

Verzenddatum

20 SEP. 2023

Kenmerk

2101548/2101553

Uw kenmerk

Betreft: Afdoen motie M4-2021 Behoud loketfunctie op o.a. stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum

Geachte leden,

Op 1 februari 2021 hebben uw Staten de motie M4-2021 'Behoud loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum' aangenomen. In de motie worden Gedeputeerde Staten opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. In deze brief informeren wij u over hoe wij uitvoering hebben gegeven aan de motie.

Op 28 oktober 2021 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de regiodirecteur van NS en de Gedeputeerde, waarin de tijdelijke sluiting van de servicebalies op Hoorn en Alkmaar en Hilversum is besproken. NS heeft haar plannen omtrent het terugbrengen van het aantal vaste servicebalies op stations toegelicht. Veel reizigers regelen zaken steeds vaker zelfstandig. NS gaat de service op diverse stations hierop aanpassen: meer online en persoonlijke hulp waar nodig. Op stations met een grotere servicebehoefte zijn servicemedewerkers aanwezig. Op stations waar dit niet het geval is, krijgen reizigers passende hulp op afstand via hun eigen telefoon of de service- en alarmzuil naast de toegangspoortjes. In het overleg heeft NS benadrukt dat de uiteindelijke besluitvorming bij de Raad van Bestuur van NS ligt.

Begin januari 2022 heeft de Raad van Bestuur van NS een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations van Alkmaar, Hoorn en Hilversum betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers verdwijnen. Op verzoek van de gemeenten en provincie is er binnen NS nagegaan wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen. NS gaf aan hier medio februari 2022 meer duidelijkheid over te kunnen geven.

Op 9 februari 2022 is er vervolgens een bestuurlijk overleg geweest in aanwezigheid van gedeputeerde Olthof met de regiodirecteur van NS en de wethouder van Alkmaar. De wethouders van Hoorn en Hilversum konden niet bij het overleg aanwezig zijn. In het overleg is gepleit voor de inzet van een aantal alternatieve oplossingen, zoals specifieke

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

oplossingen voor mindervaliden en het samenwerken met Connexxion bij het aanbieden van reisinfo. NS heeft nogmaals benadrukt dat de sluiting van de servicebalies op de stations definitief is en dat deze dus zullen worden opgeheven. Voor de voorgestelde alternatieve oplossingen ziet NS geen mogelijkheden. Wel gaf NS aan te willen onderzoeken hoe ze maatwerk zou kunnen leveren voor de dienstverlening in Noord-Holland Noord. NS heeft aangegeven dit in samenspraak met Rover, de betrokken gemeenten en provincie Noord-Holland, lokale belangenorganisaties voor mindervaliden en de WMO raad te willen doen.

Uiteindelijk heeft dit op 29 maart 2023 geleid tot het starten van een proef met een videohulpzuil voor reizigers op station Alkmaar. De videohulpzuil brengt reizigers via videobellen in contact met een medewerker van NS, die hen verder op weg helpt. Tijdens de proef zijn er 153 gesprekken gevoerd. Uit de evaluatie blijkt dat het live videobellen positief wordt gewaardeerd. Hulp inroepen op een herkenbaar punt op een station heeft met name toegevoegde waarde voor minder ervaren en minder zelfredzame reizigers. En verlaagt daarmee de drempel tot het gebruik van het OV.

De proef is inmiddels beëindigd, waarna de videohulpzuil op station Alkmaar is verwijderd. De ervaringen uit deze proef worden door NS meegenomen in hun visie op stationsmiddelen. Waarbij de automaten in de toekomst reisinformatie, verkoop van producten en service, zoals hulp op afstand, geïntegreerd gaan aanbieden.

Wij stellen voor dat met deze brief de motie M4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

M4-2021/PS 01-02-2021
AANGENOMEN

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag:

"Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum"

Provinciale Staten van Noord Holland, in vergadering bijeen op 1 februari 2021,

Overwegende dat:

- De Nederlandse Spoorwegen het aantal stations met een vaste ticketservicebalie terug wil brengen van 36 naar 15 en daardoor de loketten op (o.a.) de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum zullen sluiten;
- Rover erop wijst erop dat 2,5 miljoen Nederlanders niet of beperkt digitaal vaardig zijn en alle reizigers – ongeacht hun persoonlijke omstandigheden – toch gemakkelijk gebruik moeten kunnen maken van het OV;
- Een fysiek loket reizigers bedient die anders niet of veel moeilijker gebruik kunnen maken van het OV en een herkenbaar en benaderbaar servicepunt vormt;
- Noord-Hollandse stations die nog voorzien zijn van een ticketservicebalie, een belangrijke dienstverlening zijn voor tal van toeristen;

Verzoekt het college:
(Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.

en gaan over tot de orde van de dag.

Sandra Doevendans
PvdA Noord-Holland

Marco Deen
PVV Noord-Holland

Wim Hoogervorst
SP Noord-Holland

Michel Klein
CU Noord-Holland

Süleyman Koyuncu
DENK Noord-Holland

Eric Jensen
JA21 Noord-Holland

Klaas-Jeroen Terwal
VVD Noord-Holland

Rondvraag CIE ruimte over het jaarverslag OV 2022

De D66 fractie vindt het belangrijk dat er een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer is in onze provincie. Het jaarverslag OV 2022 roept bij ons vragen op. Onder andere omdat de vertrekpunctualiteit afgenomen is, het percentage rituitval toegenomen is, duurzaamheidsdoelstellingen niet gehaald worden.

Daarom de volgende vragen:

1. In 2022 lag het aantal uitgevallen ritten ver boven de norm. Welke concrete acties zijn er afgesproken met de concessiehouders en is er in de loop van 2023 al verbetering zichtbaar?
2. Wat is de reden dat de vertrekpunctualiteit is afgenomen in het afgelopen jaar?
3. Is er een relatie te leggen tussen eerder genoemde problemen en het achterblijven van reizigers die de bus nemen ten opzichte van 2019?
4. Het aantal elektrische bussen blijft flink achter. Ook het OV dient bij te dragen aan de CO2 reductiedoelstellingen. Welke acties heeft de gedeputeerde opgezet om een been bij te trekken?
5. Liggen we nog op koers voor CO2 reductiedoelstellingen ten aanzien van busvervoer?
6. Wordt het achterblijven van het busvervoer op een van de andere fronten gecompenseerd?

Datum 05 oktober 2023

Onderwerp Mondelinge vragen van Volt Noord-Holland voor rondvraag Gedeputeerde Olthof inzage c-agenda punt 15.c Mobiliteit: Bestuurlijke Brief Hilversum Arenapark

E-mail Aan: susanne.neeskens@noord-holland.nl;

CC: maik.de.weerdt@noord-holland.nl; bart.bonekamp@noord-holland.nl

Bijlage(n)

Naast de geagendeerde onderwerpen op de A en B agenda in de commissie Ruimte van 09 oktober 2023 aanstaande, willen wij als Volt ook aandacht vragen voor de bestuurlijke brief Hilversum Arenapark.

Volt vindt het mooi om te zien dat de provincie Noord-Holland goed en intensief samenwerkt (en de intentieafspraken heeft bevestigd) met de gemeente Hilversum, NS en ProRail rondom de transformatie van het gebied Hilversum Arenapark. En dat daarbij nu ook het stedenbouwkundig plan is vastgesteld.

Een belangrijke pijler uit dit Stedenbouwkundig Plan is de verplaatsing van station Hilversum Sportpark, waar nog een planstudie voor uitgevoerd dient te worden. NS en ProRail zien hier nog geen directe aanleiding voor. Dit roept nog een aantal vragen aan de gedeputeerde op:

1. Hoe ziet de gedeputeerde de intentieafspraken rondom deze omvangrijke transformatie, met name richting de NS? Met name gezien het gegeven dat de NS zich niet altijd als betrouwbare partner heeft opgesteld. Als meest recente voorbeeld verwijzen we naar de door de gedeputeerde gestuurde brandbrief aan de NS over de verminderde dienstregeling NHN in 2024.
2. De provincie ziet de verplaatsing van Hilversum Sportpark volgens de brief wel als meerwaarde voor de gebiedsontwikkeling. Maar ziet de gedeputeerde dit dan ook als een noodzaak, dan wel voorwaarde voor het plan?
3. De planstudie naar de verplaatsing start pas als 75% van de financiering van het Stedenbouwkundig Plan geregeld is. Echter, ziet de provincie nog niet de noodzaak om een financiële bijdrage te leveren aan de verplaatsing. Is de gedeputeerde hier wel toe bereid, als de genoemde 75% niet gehaald wordt?
4. Een ander onderdeel van het plan dat al voor de planstudie gestart kan worden is het verbeteren van de first & last mile naar het station met een aantal (infrastructurele) ingrepen. Welke bijdrage wil de gedeputeerde hieraan leveren vanuit lopende provinciale programma's?
5. Hoe wordt gewaarborgd dat de investeringen die nu reeds gedaan worden in deze first & last mile straks niet overbodig zijn, als het station daadwerkelijk verplaatst gaat worden? Kan de gedeputeerde hierop toezien in de toetsing van de aanvragen voor financiering van maatregelen en ingrepen?

Namens de Volt fractie,

Bart Bonekamp
Volt duo-commissielid

Rondvraag SP over Texelhopper aan gedeputeerde Olthof
Commissie Ruimte 09-10-2023

Een fractielid van ons woonachtig op Texel las op facebook dat een rit van de Texel hopper niet doorging vanwege personeelstekort. Nu gebeurt dat in de MRA ook wel eens maar dan blijft de boodschap netjes staan, hoe vervelend ook. Nu wordt er op Texel een rit geannuleerd maar mogen de inwoners kennelijk niet weten dat een rit door personeelstekort uit valt. Kunt u hier een reactie op geven dat de communicatie over dit soort ritten in het vervolg wel plaats blijft vinden? En kunnen we verwachten dat er meer ritten gaan uitvallen bij de Texel hopper? Het Facebookbericht werd vrijwel onmiddellijk weer verwijderd. De afzender is gerelateerd aan De Krim en was betrokken bij de komst van de Texelhopper. Hij zei: “Daar gaat ons verhaal.”

Met vriendelijke groet,
Jacob Kes

Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

Rondvraag CIE ruimte over het jaarverslag OV 2022
De D66 fractie vindt het belangrijk dat er een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer is in onze provincie. Het jaarverslag OV 2022 roept bij ons vragen op. Onder andere omdat de vertrekpunctualiteit afgenomen is, het percentage rituitval toegenomen is, duurzaamheidsdoelstellingen niet gehaald worden.

Daarom de volgende vragen:

1. In 2022 lag het aantal uitgevallen ritten ver boven de norm. Welke concrete acties zijn er afgesproken met de concessiehouders en is er in de loop van 2023 al verbetering zichtbaar?

Antwoord:
De rituitval in 2022 kent een veelvoud aan oorzaken. Dit kan komen door extreme weersomstandigheden (bijv. storm Eunice; februari) of verkeersongevallen, waar de vervoerder weinig tot geen invloed op heeft.

Ook stakingen en een personeelstekort zorgen voor problemen met het volledig rijden van de dienstregeling. De eerste stakingen vonden al eind zomer van 2022 plaats. In het begin van 2023 namen deze nog veel grotere vormen aan. De uitvalcijfers zullen daardoor ook in 2023 naar verwachting stevig worden beïnvloed. De vervoerder laat maandelijks de ontwikkelingen zien rondom het werven en opleiden van nieuw personeel en heeft het, in overleg met de provincie, ook mogelijk gemaakt om niet-Nederlandstaligen te laten deelnemen in de opleidingen.

Verder zijn ook materiele problemen een oorzaak van uitval, mede door personeelstekorten bij onderhoud en uitgestelde leveringen van onderdelen.
De dienstregeling in 2023 is beter afgestemd met de beschikbaarheid van chauffeurs, waardoor reizigers minder vaak te maken krijgen met ongeplande rituitval.

2. Wat is de reden dat de vertrekpunctualiteit is afgenomen in het afgelopen jaar?

Antwoord:
Bij rituitval zal er drukte bij het in- en uitstappen ontstaan, waarbij iets later vertrokken zal worden. Daarnaast zien wij dat de toenemende drukte op de wegen ook zijn effect heeft op de punctualiteit van ons openbaar vervoer.

3. Is er een relatie te leggen tussen eerder genoemde problemen en het achterblijven van reizigers die de bus nemen ten opzichte van 2019?

Antwoord:
Een verminderde punctualiteit en een hogere rituitval zal geen positief effect hebben op het gebruik van het openbaar vervoer. Meer thuiswerken, het opkomen van de elektrische fiets, en problemen in het treinverkeer zijn andere factoren die de vraag naar het busvervoer beperken.

4. Het aantal elektrische bussen blijft flink achter. Ook het OV dient bij te dragen aan de CO2 reductiedoelstellingen. Welke acties heeft de gedeputeerde opgezet om een been bij te trekken?

Antwoord:
Wij herkennen dit beeld niet. In Noord-Holland Noord is de afspraak om 50% van de dienstregelingskilometers elektrisch uit te voeren. Daar wordt nu 54% gerealiseerd. In Haarlem-IJmond is de afspraak om 70% van de kilometers elektrisch uit te voeren. Daar komen wij op dit moment net niet aan met 67%. In Gooi en Vechtstreek zijn er problemen geweest met het leveren van de nieuwe elektrisch bussen. Maar eind dit jaar moet de concessie 100% elektrisch rijden.

5. Liggen we nog op koers voor CO2 reductiedoelstellingen ten aanzien van busvervoer?

Antwoord:
Ja, zoals hierboven beschreven voldoen wij hier voor Gooi en Vechtstreek al aan het einde van het jaar aan. Voor de andere concessies wordt dit een eis bij de komende concessieperioden die in 2027/2028 ingaan. Ook wordt er hard gewerkt om de laadinfrastructuur en benodigde stroom hiervoor op orde te brengen.

6. Wordt het achterblijven van het busvervoer op een van de andere fronten gecompenseerd?

Antwoord:

Wij lopen niet achter op de doelstellingen. Er is een bestuursakkoord ZE getekend dat uitgaat van een volledig ZE busvervoer per 2030. We liggen op schema.

Rondvraag Volt

c-agenda punt 15.c Mobiliteit: Bestuurlijke Brief Hilversum Arenapark

Volt vindt het mooi om te zien dat de provincie Noord-Holland goed en intensief samenwerkt (en de intentieafspraken heeft bevestigd) met de gemeente Hilversum, NS en ProRail rondom de transformatie van het gebied Hilversum Arenapark. En dat daarbij nu ook het stedenbouwkundig plan is vastgesteld.
Een belangrijke pijler uit dit Stedenbouwkundig Plan is de verplaatsing van station Hilversum Sportpark, waar nog een planstudie voor uitgevoerd dient te worden. NS en ProRail zien hier nog geen directe aanleiding voor. Dit roept nog een aantal vragen aan de gedeputeerde op:

1.
Hoe ziet de gedeputeerde de intentieafspraken rondom deze omvangrijke transformatie, met name richting de NS? Met name gezien het gegeven dat de NS zich niet altijd als betrouwbare partner heeft opgesteld. Als meest recente voorbeeld verwijzen we naar de door de gedeputeerde gestuurde brandbrief aan de NS over de verminderde dienstregeling NHN in 2024.

Antwoord: Er zijn gezamenlijk bestuurlijke doelen vastgesteld waarvoor draagvlak bestaat onder de betrokken partijen, waaronder ook NS en ProRail. NS en ProRail hebben daarbij duidelijk aangegeven wat de randvoorwaarden zijn voor een verplaatsing van het station.

2.
De provincie ziet de verplaatsing van Hilversum Sportpark volgens de brief wel als meerwaarde voor de gebiedsontwikkeling. Maar ziet de gedeputeerde dit dan ook als een noodzaak, dan wel voorwaarde voor het plan?

Antwoord: Vanuit stedenbouwkundig oogpunt biedt een verplaatsing van het station meerwaarde. Het is vanuit de provincie echter geen voorwaarde voor het uitvoeren van het plan en het is bijvoorbeeld niet noodzakelijk voor de geplande woningbouw.

3.
De planstudie naar de verplaatsing start pas als 75% van de financiering van het Stedenbouwkundig Plan geregeld is. Echter, ziet de provincie nog niet de noodzaak om een financiële bijdrage te leveren aan de verplaatsing. Is de gedeputeerde hier wel toe bereid, als de genoemde 75% niet gehaald wordt?

Antwoord: Nee, wij vinden dat een verplaatsing van het station in eerste instantie de verantwoordelijkheid is van het Rijk en de gemeente. Wij kunnen, zoals in de brief benadrukt, eventueel wel een bijdrage leveren aan het verbeteren van routes van en naar het station en het verbeteren van de Ketenmobiliteit.

4.
Een ander onderdeel van het plan dat al voor de planstudie gestart kan worden is het verbeteren van de first & last mile naar het station met een aantal (infrastructurele) ingrepen. Welke bijdrage wil de gedeputeerde hieraan leveren vanuit lopende provinciale programma's?

Antwoord: Wij hebben aangegeven dat wij eventueel vanuit de Brede Doeluitkering Infrastructuur een bijdrage zouden kunnen leveren aan het verbeteren van loop/wandelroutes naar het station.

5.
Hoe wordt gewaarborgd dat de investeringen die nu reeds gedaan worden in deze first & last mile straks niet overbodig zijn, als het station daadwerkelijk verplaatst gaat worden? Kan de gedeputeerde hierop toezien in de toetsing van de aanvragen voor financiering van maatregelen en ingrepen?

Antwoord: Het verbeteren van de last mile heeft bij Hilversum Sportpark betrekking op de inrichting van de route. Die is op dit moment niet prettig. Het kwaliteitsniveau en functionaliteit van de inrichting (groen, verharding) is laag, de vindbaarheid (routing) is onduidelijk en de beleving en sociale veiligheid vragen om aandacht. Kortom de route zelf gaat niet veranderen en heeft daarmee geen impact op een toekomstige verplaatsing van het station.

Vraag SP:
Een fractielid van ons woonachtig op Texel las op facebook dat een rit van de Texel hopper niet doorging vanwege personeelstekort. Nu gebeurt dat in de MRA ook wel eens maar dan blijft de boodschap netjes staan, hoe vervelend ook. Nu wordt er op Texel een rit geannuleerd maar mogen de inwoners kennelijk niet weten dat een rit door personeelstekort uit valt. Kunt u hier een reactie op geven dat de communicatie over dit soort ritten in het vervolg wel plaats blijft vinden? En kunnen we verwachten dat er meer ritten gaan uitvallen bij de Texel hopper? Het Facebookbericht werd vrijwel onmiddellijk weer verwijderd. De afzender is gerelateerd aan De Krim en was betrokken bij de komst van de Texelhopper. Hij zei: “Daar gaat ons verhaal.”

Beantwoording:
De communicatie rondom de Texelhopper loopt via een lokale taxionderneming op Texel (TBO). Daar zit ook de klantenservice gevestigd.
TBO is op Texel de onderaannemer van Connexxion.
Blijkbaar heeft de lokale partij gemeend om deze melding van facebook te moeten halen. Wij hebben niet kunnen achterhalen waarom, maar gaan hierover wel in gesprek.
De rituitval op Texel is minimaal en niet te vergelijken met de situatie in de MRA.

Beantwoording laatste toezeggingen gedeputeerde Olthof tijdens commissie Ruimte 9 oktober 2023

Vraag: *"Wat is de co2-uitstoot van de stalen dakconstructie?"*.

Met behulp van het softwarepakket GaBI van de leverancier zijn de milieueffecten van de materialen over de gehele levenscyclus bepaald. De CO2 uitstoot van een sedum stalendakconstructie bedraagt 20 kg CO2 per vierkante meter. De CO2 uitstoot van een glazendak bedraagt 39 kg CO2 per vierkante meter. Dat de CO2-uitstoot van de glazendak hoger is, wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de glazenplaat dikker is en daardoor ook meer kilo's per vierkante meter weegt.

Vraag overzicht fietsknelpunten

Inleiding

In 2016 en 2017 zijn in samenwerking met de Fietsersbond fietsknelpunten in de provincie Noord-Holland geïnventariseerd en vervolgens geprioriteerd. Aan 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal is destijds prioriteit gegeven. De totale kosten voor het oplossen van deze fietsknelpunten werden geschat op € 16 miljoen en dit bedrag is in 2018 ook ter beschikking gesteld. Van de 14 verschillende fietsknelpunten zijn er inmiddels drie afgerond/gerealiseerd en bevinden zich er drie in de realisatiefase, één in de planfase en vijf in de studiefase. Op basis van de huidige informatie en exclusief onvoorziene kosten, zoals een risicoreservering en inflatie, gaat het oplossen van deze fietsknelpunten circa € 13,5 miljoen tot € 14,0 miljoen kosten. Twee van de 14 fietsknelpunten zijn niet redelijkerwijs oplosbaar en daarom geschrapt uit het iMPI, namelijk:

- project N206-05 - Verbetering - Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg, gemeente Bloemendaal en
- project N512-07 - Verbetering - Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom), gemeente Bergen.

Project N206-05 Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg

In 2022 is een probleemanalyse en alternatievenstudie uitgevoerd met als doel een oplossing te vinden ter bevordering van de verkeersveiligheid voor fietsers die van deze smalle fietsverbinding gebruik maken. Er zijn vier verschillende alternatieven bestudeerd en tegen elkaar afgewogen:

1. Fiets veilige ruimte bieden op het wegvak N206 binnen bestaande afmetingen N206 ('Knippen van de rijbaan') (kosten: ca. € 1,5 miljoen)

2. Fiets veilige ruimte bieden op het wegvak N206 inclusief mogelijke verbreding N206 en nieuw aanliggend fietspad ten westen van N206 (kosten: ca. € 3,25 miljoen)

3. Verbreden van het huidige fietspad aan de oostzijde van het huidige fietspad (kosten: ca. € 2,75 miljoen)

4. Kleine optimalisaties aan het bestaande fietspad en de rijbaan van de N206 (kosten: ca. € 0,75 miljoen)

Alternatieven 1, 2 en 3 zijn structurele oplossingen, waarvan alternatieven 1 en 3 inhoudelijk het best scoren op verkeersveiligheid van de fietser. Echter, de drie alternatieven zijn ook zeer ingrijpend en kennen veel risico's: o.a. een flinke reductie van autoverkeer op de N206 d.m.v. grote ingrepen op netwerkniveau (alternatief 1) en grootschalige grondverwerving van naastgelegen percelen en bomenkap (alternatieven 2 en 3) zijn vereist. Daardoor is realisatie complex. De oplossingen vergen veel onderzoeks- en voorbereidingstijd en daarmee staat de haalbaarheid en realiseerbaarheid direct onder druk. Provincie en gemeente Bloemendaal wensen alleen structurele oplossingen die haalbaar zijn. Deze oplossingen zijn niet gevonden in deze studie. De provincie heeft samen met de gemeente om de genoemde redenen besloten om geen van de vier alternatieven verder uit te werken en uit te voeren en heeft o.a. de Fietsersbond hierover reeds geïnformeerd.

Project N512-07 Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek

De fietsoversteek op kruispunt N512-Weg naar de Bleek is ongeregeld ingericht over een 60 km/u weg en onderdeel van een recreatieve fietsroute. Om de verkeersveiligheid en in het bijzonder de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren, zijn een aantal verschillende alternatieven bestudeerd en tegen elkaar afgewogen:

1. Drempels, bebording en belijning toevoegen op het kruispunt, al dan niet i.c.m. een verlaging van de maximum snelheid naar 50 km/u;

2. De fietsoversteek ca. 50 meter naar het zuiden verplaatsen en de fietsroute om de westelijk gelegen bushalte heen leggen;

3. De fietsoversteek ca. 40 meter naar het noorden verplaatsen, daar de middengeleider verlengen en de route om het naast de weg gelegen restaurant heen leggen;

4. De reeds aanwezige linksaf strook verwijderen en op die plaats een middengeleider realiseren of de andere reeds aanwezige middengeleider vergroten.

De vier alternatieven hebben de potentie om de verkeersveiligheid en in het bijzonder de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren. Echter, aan alle alternatieven kleven te veel nadelen en risico's en de voordelen wegen hier niet tegen op. In het alternatief 1 veroorzaken drempels geluids- en trillingsoverlast voor de omgeving en vertraging voor de lijnbus over de N512. Ook is het de vraag of het plaatsen van tal van (extra) borden de situatie veiliger maakt. Alternatief 2 is ruimtelijk niet inpasbaar in combinatie met de bushalte. Alternatief 3 heeft een onlogische route voor de fietser tot gevolg, waarbij deze vanuit zuidelijke richting eerst een stukje noordwaarts en vervolgens rondom het restaurant west- en zuidwaarts moet fietsen en daardoor in feite omfietst. Dit maakt het waarschijnlijk dat fietsers in de praktijk tóch met enige regelmaat de oude fietsoversteek zullen gebruiken. 24]

Bovendien is voor deze oplossing verwerving van de nodige private grond vereist, wat de haalbaarheid onder druk zet. Met alternatief 4 wordt een linksaf strook verwijderd, die bij de laatste reconstructie van deze locatie juist is aangelegd om hier de verkeersveiligheid te verbeteren. Verwijderen we deze nu weer, dan gaat dat ten koste van de verkeersveiligheid van het autoverkeer. Het is daarom onlogisch en bovendien kapitaalsvernietiging om de linksaf strook nu weer op te heffen. Waar de provincie alleen structurele en haalbare oplossingen wenst, die voor alle modaliteiten, omwonenden en OV bevredigend zijn, zijn deze oplossingen niet gevonden in deze studie. Daarnaast zijn de nut en noodzaak voor een oplossing beperkt vanwege de relatief lage verkeersintensiteiten. De provincie heeft om de genoemde redenen besloten om geen van de vier alternatieven verder uit te werken en uit te voeren en heeft dit ook zo

gecommuniceerd naar de gemeente Bergen (BUCH), die begrip heeft voor de overweging. Ook de Fietsersbond is over het besluit geïnformeerd.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13207
Extern Zaak ID	2060827
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	14.a
Titel	Ruimtelijke ontwikkeling: Ontheffing Den Ilp 85, gemeente Landsmeer (C-agenda Ruimte 09-10-2023)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

Op 2 november 2021 hebben GS de ‘Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten’ vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende plan voor Den Ilp 85 in Landsmeer voldoet daar aan.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S. Traudes-Noorlander
BEL/RO

Telefoonnummer +31235145187
noorlanders@noord-holland.nl

Verzenddatum

20 SEP. 2023

Kenmerk
2060827/2103603

Uw kenmerk

Betreft: Ontheffing OVNH2020 Den Ilp 85

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: de verleende ontheffing van de OVNH2020 voor Den Ilp 85, gemeente Landsmeer.

Op 21 juni 2023 hebben wij op grond van artikel 13.4 van de OVNH2020 een ontheffing verleend aan de gemeenten Landsmeer voor het bouwen van vier woningen op het adres Den Ilp 85, Den Ilp. De ontheffing betreft artikel 6.9 van OVNH2020, om hier kleinschalige woningbouw in MRA landelijk gebied mogelijk te maken.

Conform de notitie Probleemlocaties in dorpslinten zorgt het plan dat op deze plek een verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd. Landschappelijke kwaliteiten worden gerespecteerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen:

- Brief van gemeente Landsmeer met ontheffingsverzoek
- Brief Gedeputeerde Staten aan het college van Landsmeer

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Landsmeer
Postbus 1
1120 AA LANDSMEER

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S. Traudes-Noorlander
BEL/RO

Telefoonnummer +31235145187
noorlanders@noord-holland.nl

Verzenddatum
20 SEP. 2023

Kenmerk
2060827/2103576

Uw kenmerk
10960-2023

Betreft: Ontheffing OVNH 2020 Den Ilp 85

Geacht college,

In uw brief van 21 juni 2023 verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 (hierna: OVNH2020) ontheffing te verlenen ten behoeve van de bouw van vier woningen op het perceel Den Ilp 85 te Den Ilp. Hierbij verlenen wij de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.9 van de OVNH2020 ten behoeve van deze ontwikkeling.

Den Ilp 85 is op grond van de nota Probleemlocaties in dorpslinten één van de 22 aangewezen probleemlocaties in een dorpslint, waarvoor een ontheffingsverzoek ingediend kan worden. Op het perceel is sprake van verrommeling en geluidsoverlast door het schuren van boten. Met de bouw van vier woningen worden activiteiten van de jachthaven gestaakt en wordt de bodem gesaneerd. Dit leidt tot een verbetering van de leefbaarheid. We zijn blij dat met het weghalen van beplanting aan de achterzijde van het perceel ook het zicht op het landschap wordt verbeterd. Dit is voor ons ook een belangrijk aspect bij het verlenen van de ontheffing. De ruimtelijke- en landschappelijk kwaliteit wordt hierdoor verbeterd.

Het gebied ligt in MRA landelijk Gebied. In MRA landelijk gebied kan geen kleinschalige woningbouwontwikkeling mogelijk gemaakt worden (artikel 6.9 OVNH2020). Het project bestaat uit 4 woningen, waarbij één woning al mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan. De ontheffing maakt dus 3 extra woningen mogelijk.

Wij hebben kennisgenomen van de toelichting op uw verzoek, waarin u onderbouwt dat sprake is van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Uit uw verzoek volgt dat de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de belangen die met

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

artikel 6.9 van de OVNH2020 worden beschermd. Daarbij wordt de ontwikkeling ruimtelijk ingepast en wordt rekening gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

De ontheffing van artikel 6.9 van de OVNH2020 wordt verleend op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 ten behoeve van de in het verzoek omschreven ontwikkeling. Wij wijzen u er voor de duidelijkheid op dat geen ontheffing wordt verleend van de regels in artikel 6.46 van de OVNH2020 (Bijzonder Provinciaal Landschap, BPL). Wij gaan er vanuit dat de ontwikkeling is te realiseren zonder aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL.

Wij wijzen u er ten slotte op dat op grond van lid 4 van dit artikel, de ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Gemeente Landsmeer

Bezoekadres: Raadhuisstraat 1 – 1121 XC Landsmeer
Postadres: Postbus 1 - 1120 AA Landsmeer
Communicatie: T: 020 4877 111
gemeente@landsmeer.nl
Informatie: www.landsmeer.nl

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Telefoon:	020 – 4877 111
Ons kenmerk:	10960-2023
Datum:	21 juni 2023
Onderwerp:	Ontheffingsverzoek Den Ilp 85 te Den Ilp

Geacht college van Deputeerde Staten van de provincie Noord-Holland,

In november 2021 heeft u de lijst me 22 probleemlocaties in dorpslinten vastgesteld. Gemeente Landsmeer heeft de brief inzake 'Probleemlocaties in dorpslinten' met kenmerk 1712781/1734265 op 10 november 2021 ontvangen. In onze gemeente staan meerdere probleemlocaties op de lijst, waaronder Den Ilp 85.

Bovengenoemde brief is een uitnodiging geweest om ambtelijk verder te werken aan de gewenste invulling van de locatie aan de Den Ilp 85. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden en middels voorliggende brieft, treft u derhalve ons ontheffingsverzoek conform artikel 13.4 Omgevingsverordening NH2020 (hierna: OVNH2020).

Aanleiding
Het perceel Den Ilp 85 is gelegen direct aan het doorgaande lint van de gemeente Landsmeer. De projectlocatie heeft volgens het geldende bestemmingsplan gedeeltelijk de enkelbestemming wonen en gedeeltelijk de enkelbestemming Recreatie met functieaanduiding jachthaven onbebouwd. Op de planlocatie Den Ilp 85 in Den Ilp is een jachthaven aanwezig. Het is een langgerekt smal grasperceel waar in de huidige situatie boten en bijbehorend materieel worden gestald en onderhouden. Daardoor heeft de locatie een rommelig karakter. De jachthaven heeft bij de omwonenden in het verleden tot overlast en meerderde handhavingszaken geleid. Mede vanwege de problematiek en ligging in de omgeving is de locatie door de provincie aangemerkt als één van de probleemlocaties in dorpslinten.

Voor de probleemlocaties in dorpslinten heeft de provincie een positieve grondhouding om ontheffing te verlenen van de regels in de OVNH2020. Voorliggende brief voorziet in dit ontheffingsverzoek.

Beoogd werkingsgebied
De planlocatie maakt onderdeel uit van het Ilperveld waarin de karakteristieke veenverkaveling nog goed zichtbaar is. Het perceel is gelegen op één van de vele (schier) eilanden die vroeger zijn ontstaan door de veenwinning. Aansluitend aan de planlocatie zijn aan de oostzijde diverse eilanden met opgaande beplanting gelegen. Het Ilperveld is in eigendom bij Landschap Noord-Holland. Aan de zuidzijde van het plangebied is een smalle sloot aanwezig die tot aan het dorpslint doorloopt. Deze sloot staat in verbinding met het vele water wat binnen het Ilperveld aanwezig is.

In de huidige situatie zijn rond het plangebied de meeste agrarische bedrijven verdwenen en is de bebouwing in gebruik genomen voor bewoning of andere bedrijvigheid. Ten noorden van de planlocatie is een openbare basisschool aanwezig, terwijl aan de overige zijden alleen particuliere woningen staan.

De planlocatie ligt binnen de lintbebouwing van Den Ilp, maar aan de achterzijde van de locatie is gelijk de overgang van het stedelijk gebied naar het buitengebied aanwezig (Ilperveld). De bestaande bebouwing langs

Den Ilp betreft een mix van vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen met diverse vormen, kaprichtingen en maatvoeringen. Bij de ontwikkeling van het plan op Den Ilp 85 zijn de kenmerken van het landschap leidend voor de herinrichting van het plangebied. De keus is gemaakt om het historische boerenerf met de bebouwing van een eendenhouderij terug te brengen op de locatie.

Gewenste invulling



In de toekomstige situatie maakt de recreatie bestemming op de planlocatie plaats voor woningbouw. De gewenste kleinschalige ontwikkeling met in totaal 4 woningen is zorgvuldig ingepast in de landelijke omgeving van het lint. Er is een goede balans aangebracht tussen het aantal wooneenheden (met bijbehorende parkeerbalans), de landschappelijke kwaliteit en beheersbaarheid van de locatie. Het verplaatsen van de jachthaven activiteiten naar een andere locatie heeft onder andere het gevolg dat er geen verdere overlast voor direct omwonende meer zal zijn. Door het ontwikkelen van woningbouw en het verplaatsen van de jachthaven ontstaat er een afname in verkeersbewegingen van en naar de planlocatie. Daarbij maakt het rommelige voor overlast zorgende perceel ruimte voor nieuwbouw die aan alle eisen van de huidige tijd voldoet en zal daarmee het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen aan het lint in Den Ilp aanzienlijk verbeteren.

Bij de ontwikkeling van de kavels op de planlocatie is rekening gehouden met de wens om het doorzicht naar de achtergelegen polder te behouden/versterken. Dit is de reden dat een keuze is gemaakt om de kavels te positioneren aan een klein dwarslint/insteekweg. Deze dwarslinten komen vaker voor in de buurt van Den Ilp, zoals de Schoolstraat en de Polderweg. De verkaveling van het perceel bestaat uit grote en kleinere kavels en stemt daarin overeen met de aanwezige bebouwing langs Den Ilp (bijlage 2). Er worden vier woningen gerealiseerd, waarbij door middel van de indeling van het perceel en het karakter van de woningen wordt gerefereerd aan een boerenerf. Dit is passend binnen de historische context van het bebouwingslint.
De woningen worden aan de noordzijde van de kavel gerealiseerd, zodat aan de zuidzijde een brede zichtlijn ontstaat. Ook langs de dwarsweg aan de noordzijde ontstaat een zichtlijn. Om de openheid aan de achterzijde van de planlocatie te waarborgen zal de vierde woning niet voorbij de bestaande achtergevelrooilijn van de bebouwing op de naastgelegen percelen worden geplaatst.

Toets aan OVNH2020

Het beoogde werkingsgebied is gelegen binnen ‘agrarische bedrijven’, ‘bijzonder provinciaal landschap’, ‘bodemsanering’, ‘datacenters’, ‘gebieden wateroverlast’, ‘landelijk gebied’, ‘natura 2000’, ‘peilbesluit’ en ‘regionale verdringingsreeks regio IJsselmeergebied’ zoals is opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020. In gevolge van artikel 6.4 OVNH2020 zijn voorschriften opgenomen voor kleinschalige ontwikkelingen in MRA Landelijk Gebied. Een kleinschalige ontwikkeling bestaat uit nieuwe bebouwing voor een stedelijke functie. De gewenste invulling in het beoogd werkingsgebied voorziet in de realisatie van nieuwe bebouwing voor woningbouw en voldoet daardoor niet aan artikel 6.4 OVNH2022. In artikel 6.9 OVNH2020 zijn voorwaarden opgenomen voor het toestaan van woningbouw in het werkingsgebied MRA Landelijk Gebied. Kleinschalige woningbouwontwikkeling is daarbij uitgesloten. De gewenste invulling in het beoogd werkingsgebied leidt hierdoor tot strijdigheid met artikel 6.9 OVNH2020, waar nu ontheffing van zal worden gevraagd.

Opgemerkt wordt dat de gewenste invulling in het beoogd werkingsgebied in de bijgevoegd notitie (zie bijlage 1) aan zowel de Omgevingsvisie NH2050, de Omgevingsverordening NH2020 als de leidraaid Landschap en Cultuurhistorie is getoetst. Hieruit blijkt dat de gewenst invulling aansluit bij de ambities zoals onderdeel van de Omgevingsvisie NH2050, dat onze werkwijze aansluit bij die van artikel 6.10 inzake kleinschalige woningbouwontwikkeling in het landelijk gebied (NHN) en de gewenste invulling met de overige relevante

voorschriften niet in strijd is. Verder is de gewenste invulling beoordeeld en nader uitgewerkt aan de hand van de ambities en ontwikkelprincipes bij het ensemble ‘Wormerland-Oostzaan’ uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Het plan ligt in bijzonder provinciaal landschap (BPL), bij dit plan houden we conform artikel 6.46 rekening met de kernkwaliteiten van het gebied (zie ook bijlage 1).

Verzoek
Middels voorliggende brief verzoeken wij uw College op grond van artikel 13.4 OVNH2020 ontheffing te verlenen van bovengenoemde regels uit hoofdstuk 6 van de verordening teneinde een planologische procedure te kunnen doorlopen om het geldende bestemmingsplan voor de gronden met de recreatiebestemming aan Den Ilp 85 te kunnen herzien.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders,

L.A. (Léon) de Lange
Burgemeester

P.G. (Peter) Küppers
Gemeentesecretaris

Bijlagen:
1. Beeldkwaliteitsplan AMB Advies inzake Den ilp 85 te Den Ilp
2. Aanzichten woningen
3. Situatietekening woningen

Beeldkwaliteitsplan Den Ilp 85 Den Ilp

Gemeente Landsmeer

Datum: 19 oktober 2022

Toelichting

Inhoud:

1. Inleiding 3
   1.1 Aanleiding en doel 3
2. Cultuurhistorie 5
   2.1 De ontwikkeling van het landschap 5
   2.2 De kwaliteiten van het landschap 6
      2.2.1 Landschappelijke karakteristiek 7
      2.2.2 Openheid en ruimtebeleving 7
      2.2.3 Ruimtelijke dragers 8
   2.3 Huidige situatie plangebied 9
3. Beeldkwaliteit 11
   3.1 Herinrichting plangebied Den Ilp 11
   3.2 Uitgangspunten herontwikkeling 11
   3.3 Inrichtingsschets herontwikkeling 12
      3.3.1 Hoofdindeling 12
      3.3.2 Positie kavels, bebouwing op kavels en oriëntatie op landschap 13
   3.3 Uitgangspunten nieuwe woningen 16
      3.4.1 Verkeersontsluiting en verharding 17
      3.4.2 Beplanting en erfafscheiding 18

Bijlage:

Bijlage 1: Aanzichten ontwikkeling woningen
Bijlage 2: Situatietekening ontwikkeling woningen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op de planlocatie Den Ilp 85 in Den Ilp is een jachthaven aanwezig en het perceel heeft een slechte ruimtelijke kwaliteit, terwijl het midden in het dorpslint is gelegen.
Dit is de reden dat de locatie door Provincie Noord-Holland is aangewezen als een ‘probleemlocatie’. Voor de probleemlocaties heeft de provincie een positieve grondhouding om af te wijken van de regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. Deze oplossing zal wel een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren.







Planlocatie	*Bron: Google Maps*

De initiatiefnemers hebben het voornemen om op het perceel een woningbouwlocatie te ontwikkelen voor vier woningen en de jachthaven te beëindigen.

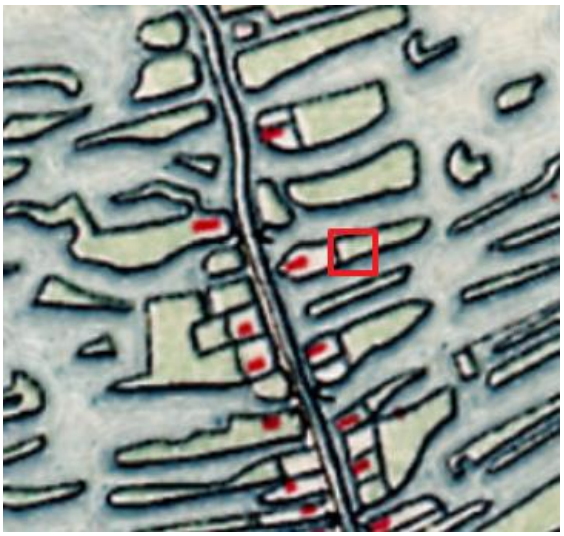
Dit beeldkwaliteitsplan is opgesteld om de nieuwe woningen zorgvuldig in te passen in het plangebied en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Door nieuwe ontwikkelingen goed aan te laten sluiten bij de kernkwaliteiten van het landschap wordt de identiteit van de plek behouden of versterkt.
In dit rapport is als eerste een analyse van het plangebied en zijn omgeving opgenomen voor wat betreft de huidige situatie en de cultuurhistorische- en landschappelijke waarden. Vervolgens is de herinrichting van het plangebied uiteengezet. De gewenste beeldkwaliteit wordt hierna verder uitgewerkt.
In het beeldkwaliteitsplan zijn duidelijke keuzes gemaakt om een hoogwaardige ontwikkeling van het plangebied te waarborgen. De kwaliteit van het plangebied wordt bepaald door enerzijds de ruimtelijke en stedenbouwkundige opzet en anderzijds door de architectonische kwaliteit van de bebouwing. In het plan wordt rekening gehouden met de ontwikkelingsgeschiedenis en de kwaliteiten van het landschap.

2. Cultuurhistorie

2.1 De ontwikkeling van het landschap

Om nieuwe ontwikkelingen in het landschap in te passen is het van belang om de kwaliteiten van het landschap te beschrijven.
De planlocatie maakt onderdeel uit van het veenpolderlandschap. Dit landschap is ontstaan als een soort veenkussen achter de strandwallen. De natuurlijke ontwatering vond plaats via veenstromen en deze natuurlijke afwateringen zijn bepalend geweest bij de ontginning. Loodrecht op de waterlopen werden sloten gegraven, die de basis vormden voor het strookvormig verkavelingspatroon.
Door de ontginning startte het proces van veenoxidatie en klink waardoor het maaiveld daalde. In de 11e eeuw werden de eerste dijken aangelegd om het land te behoeden voor overstromingen. Het veen dat aanvankelijk hoog lag, kwam op het niveau van de zeespiegel te liggen. Afwatering onder vrij verval was niet langer mogelijk en om droge voeten te houden werden er lokaal dijken en polders aangelegd.
Door de maaivelddaling kregen wind en golven vat op het land. Hierdoor werden de meren in het gebied steeds groter. Om verdere vergroting van deze meren tegen te gaan en kostbare landbouwgrond te winnen werden diverse meren ingepolderd, droogmakerijen zoals de Wijde Wormer, De Enge Wormer en de Schaalsmeerpolder zijn toen ontstaan.
Het oorspronkelijke veenmoeras ontwikkelde zich als landbouwgebied. Het brakke veenweidegebied, met honderden veeneilanden en veel sloten en vaarten, bleek in de loop van de tijd weinig rendabel vanwege het vele zout, afkomstig van overstromingen van de toenmalige Zuiderzee. Het veen klonk steeds verder in door de ontwatering waardoor het gebied onder zeeniveau kwam te liggen.
Door de aanwezigheid van veel sloten, plassen en drassige weiden binnen het Ilperveld was het gebied rond Den Ilp wel zeer aantrekkelijk voor wilde eenden. In de 17^{e} eeuw heeft zich hier dan ook een vrij omvangrijke eendenhouderij ontwikkeld. De wilde eenden konden vrij eenvoudig worden gedomesticeerd en werden gehouden in langgerekte schuren of hokken op het boerenerf. De eenden werden gegeten, maar ook de eieren werden gebruikt door bakkers voor het bakken van beschuit.
Het riviertje Twiske stroomde door het veenweidegebied waar veel turf werd gewonnen. Rond 1930 werd begonnen met de inpoldering van dit gebied, maar de kwaliteit van de drooggelegde landbouwgrond was niet goed en eind jaren vijftig stopte men daarom met de inpoldering. Het Twiske is tegenwoordig ingericht als recreatie- en natuurgebied.
De planlocatie ligt aan de oostzijde van het langgerekte dorpslint van Den Ilp. Aan de achterzijde grenst het Ilperveld waar de karakteristieke verkaveling van een veenpolderlandschap nog goed herkenbaar is in het landschap. Aan de westzijde van het dorpslint ligt het Twiske en de Stootersplas en hier vormt de ringvaart rond de polder een opvallend element in het landschap.
Op de onderstaande afbeeldingen is goed te zien dat al sinds 1880 bebouwing op de planlocatie aanwezig is met diverse bijgebouwen. De langgerekte onregelmatige bebouwing op de percelen is ontstaan op de eendenhouderijen die hier gevestigd waren.
Door de tijd heen heeft het landschap zich ontwikkeld. De langgerekte bebouwing aan de achterzijde van de percelen is verdwenen en het dorpslint is verdicht. Een groot aantal van de waterlopen die tot het bebouwingslint liepen, zijn verdwenen.

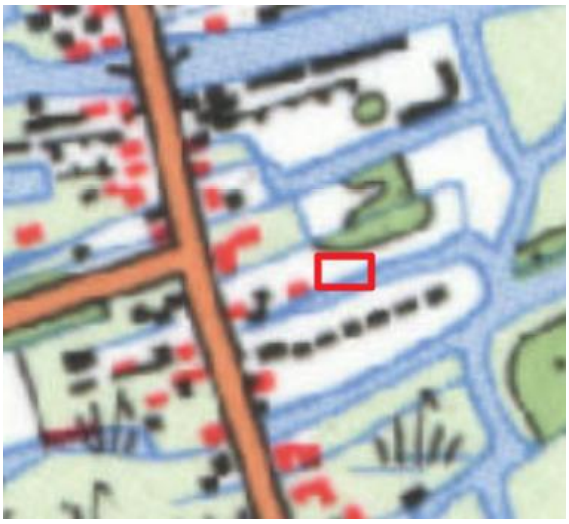
Bij de inrichting van het plan wordt een relatie gelegd met de eendenhouderijen die vroeger hier aanwezig waren. Met een hoofdwoning aan het lint en daarachter twee lange schuurwoningen (waaronder een twee-onder-een-kapwoning) op het achtererf wordt hieraan gerefereerd. Bovendien is het mogelijk om meer doorzicht over het perceel te realiseren en de relatie tussen het lint en het water te versterken.



1880



1950



1975



2021

Historische ontwikkeling planlocatie	*Bron: Topotijdreis*

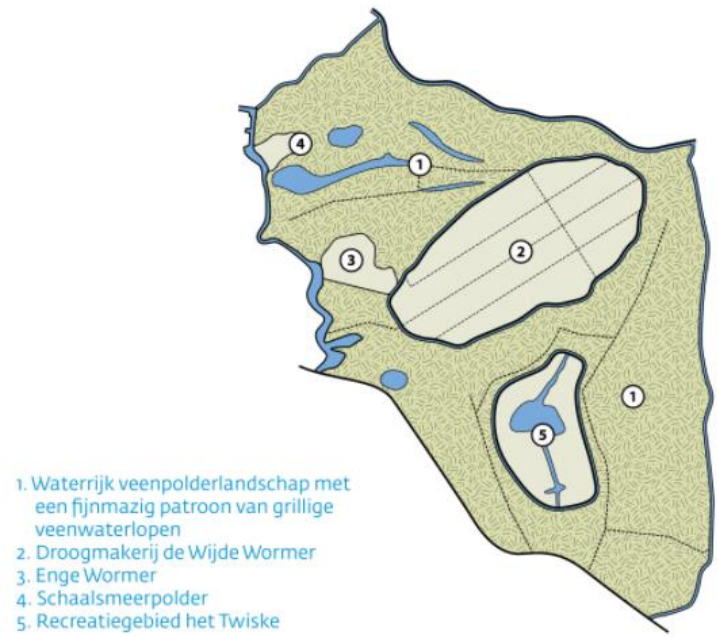
2.2 De kwaliteiten van het landschap

De provincie beschrijft in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie een aantal uitgangspunten voor verschillende landschapstypen en voor ruimtelijke dragers. Voor de ontwikkeling van het plan op de planlocatie komen uitgangspunten aan bod vanuit de ligging in het ensemble Wormerland-Oostzaan, waarvan het Bijzonder Provinciaal Landschap Oostzaner- en Ilperveld (BPL) deel uitmaakt. Dit betreft een veenpolderlandschap. Hieronder

volgt een uiteenzetting van de beschreven ontwikkelprincipes die voor deze opgave van toepassing zijn.

2.2.1 Landschappelijke karakteristiek

Het ensemble bestaat uit een waterrijk veenpolderlandschap met onvergraven veen en een onregelmatig, vaak historisch verkavelingspatroon. De middeleeuwse ontginningsstructuur is vaak nog in het gebied te zien. In het veenpolderlandschap is de relatie tussen het water en het lint van groot belang.



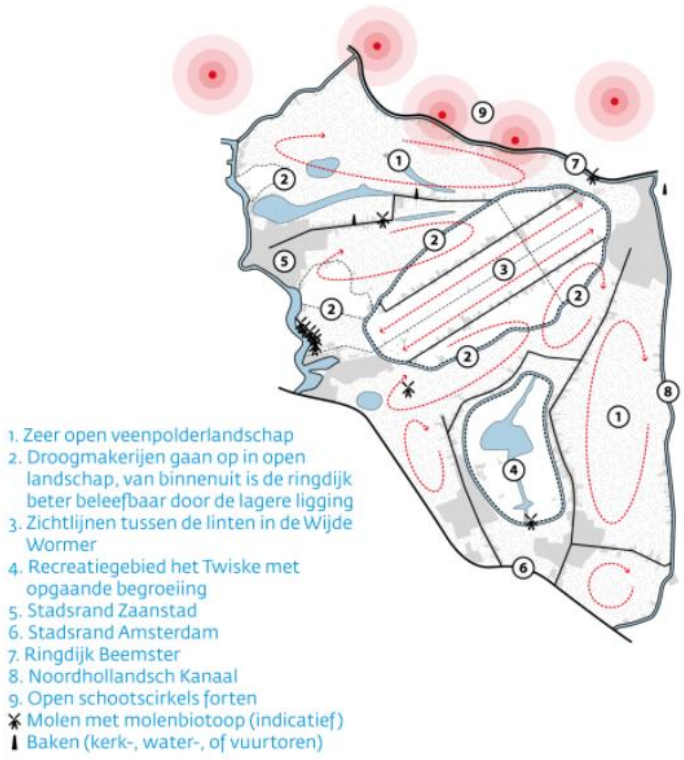
Landschappelijke karakteristiek BPL Oostzaner- en Ilperveld

Alleen door de linten in het gebied wordt de ruimte opgedeeld. De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij het intact houden van de verkavelingsstructuur, het slotenpatroon en de oevers. Kleine oeveraanpassingen (zoals beschoeiing en steigers), mits niet over grote lengte, worden niet als een aantasting van de kernkwaliteit beschouwd.
Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet de logische ordening, richting en structuur van het landschap als uitgangspunt worden genomen.
Bebouwing concentreert zich in de linten, maar waar mogelijk moet ook het doorzicht naar het landschap worden beschermd. Herstel waar mogelijk de openheid.
Bij de ontwikkeling van het plan is rekening gehouden met de logische ordening binnen het landschap en deze wordt zelfs versterkt. De historische verkaveling blijft behouden en het doorzicht over de planlocatie wordt vergroot. Daarnaast wordt de bebouwing aan het lint versterkt en de relatie tussen het lint en het water wordt door de ontwikkeling vergroot.

2.2.2 Openheid en ruimtebeleving

De openheid varieert binnen het ensemble van matig open tot zeer open. In de veenpolders zijn het de lange bebouwingslinten die de openheid geleden. In het Ilperveld heeft de

openheid een hele grote maat en is zeer kwetsbaar voor ruimtelijke ingrepen zichtbaar in het vlakke land.



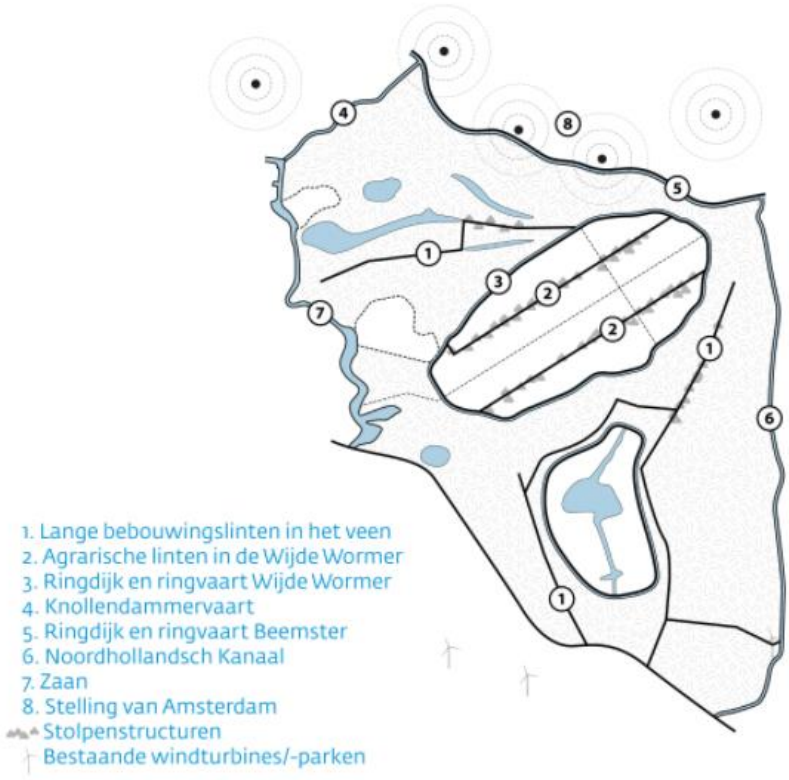
Openheid in landschap	

Ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een hoge mate van verdichting in de linten zijn een aantasting van de kernkwaliteit.
De openheid op de planlocatie wordt juist vergroot door zichtlijnen te realiseren aan beide zijden van de woningen en daarmee wordt de openheid van het achterliggende landschap beleefbaar. Als daarnaast de bomen op het achtergelegen perceel (eigendom gemeente Landsmeer) worden verwijderd, kan er een breed doorzicht worden gerealiseerd naar het veenpolderlandschap.
Doordat de bebouwing rond de planlocatie diep in het landschap is gelegen, treedt er verstoring op voor weidevogels. Dit is de reden dat het gebied rond de planlocatie niet is aangewezen als waardevolle vogelhabitat. Indien de bomen op het achtergelegen perceel worden verwijderd heeft dat een positief effect op de vogelhabitat. Er kunnen dan geen predatoren vanuit de bomen op weidevogels jagen.

2.2.3 Ruimtelijke dragers

De ruimtelijke dragers van dit ensemble zijn het historische kavel- en slotenpatronen in combinatie met de lange bebouwingslinten in het veen. Beeldbepalend zijn de zeer langgerekte linten van Wormer-Oost/Jisp en Oostzaan en Den Ilp. Voor deze bebouwingslinten is de ontginning van het veen structurerend geweest. Karakteristieke houten woningen en stolpen zijn onderdeel van de ontstaansgeschiedenis van het landschap.

Op het gedeelte van het lint waar de planlocatie is gelegen zijn diverse functies terecht gekomen die soms tot flink ver in het veenweidegebied zijn gelegen. De bebouwingslinten lijken door de geleidelijke tweezijdige verdichting oneindig en dat is kenmerkend voor dit gebied.



Ruimtelijke dragers, waaronder bebouwingslint Den Ilp	

De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij het behouden van het karakter en transparantie van de linten en hierbij moet repetitie en gelijkvormige bebouwing worden voorkomen. Positioneer nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bij voorkeur achter bestaande (erf)bebouwing, waardoor het niet ten koste gaat van de doorzichten vanuit het lint. Ontsluit erven individueel en direct op het lint en houdt hierbij oog voor transparantie.
Door de ontwikkeling van een hoofdwoning aan het lint en daarachter twee schuurwoningen wordt een relatie gelegd met het vroegere boerenerf waar eendenhouderijen gevestigd waren. De langgerekte bebouwing op het perceel zorgt aan beide zijden voor doorzichten naar de achtergelegen veenpolder. Door middel van één ontsluitingsweg worden de woningen op het dorpslint ontsloten. Het doorzicht over de weg is gewaarborgd door het parkeren van auto's op eigen terrein mogelijk te maken, zodat geen geparkeerde auto's in het blikveld staan.

2.3 Huidige situatie plangebied

Het plangebied is gelegen in het dorplint van Den Ilp. Het is een langgerekt smal grasperceel waar in de huidige situatie boten en bijbehorend materieel worden gestald en onderhouden. Daardoor heeft de locatie een rommelig karakter.





Huidige aanzicht planlocatie	

De planlocatie maakt onderdeel uit van het Ilperveld waarin de karakteristieke veenverkaveling nog goed zichtbaar is. Het perceel is gelegen op één van de vele (schier) eilanden die vroeger zijn ontstaan door de veenwinning. Aansluitend aan de planlocatie zijn aan de oostzijde diverse eilanden met opgaande beplanting gelegen. Het Ilperveld is in eigendom bij Landschap Noord-Holland.
Aan de zuidzijde van het plangebied is een smalle sloot aanwezig die tot aan het dorpslint doorloopt. Deze sloot staat in verbinding met het vele water wat binnen het Ilperveld aanwezig is.
In de huidige situatie zijn rond het plangebied de meeste agrarische bedrijven verdwenen en is de bebouwing in gebruik genomen voor bewoning of andere bedrijvigheid. Ten noorden van de planlocatie is een openbare basisschool aanwezig, terwijl aan de overige zijden alleen particuliere woningen staan.

3. Beeldkwaliteit

3.1 Herinrichting plangebied Den Ilp

In zowel het gemeentelijk als provinciaal ruimtelijk beleid (Omgevingsvisie en Leidraad Landschap en Cultuurhistorie) wordt de openheid van het landschap, doorzichten in het lint en herkenbaarheid van de historische geografie van het landschap als waardevol beschouwd.
Het landelijk gebied heeft een grote aantrekkingskracht als woongebied voor rust en ruimte. Nieuwe bebouwing dient daarom zorgvuldig te worden ingepast. Er dient een goede keuze te worden gemaakt in de aard en positionering van de nieuwe bebouwing, waarbij geen afbreuk wordt gedaan aan de bestaande stedenbouwkundige, cultuurhistorische, landschappelijke en groenblauwe karakteristieken van het gebied.
Door nieuwe ontwikkelingen goed aan te laten sluiten bij de kenmerkende kwaliteiten van het landschap wordt nieuwe kwaliteit bereikt en wordt de identiteit van de plek behouden of versterkt.

3.2 Uitgangspunten herontwikkeling

Voor de herinrichting van het plangebied is een erfinrichting uitgewerkt. Binnen deze inrichting staan een aantal uitgangspunten centraal:

- Zorgvuldig landschappelijk inpassen van de herontwikkeling;
- Door middel van een ruimtelijke analyse rekening houden met context, ontstaansgeschiedenis en kwaliteiten van het bestaande landschap;
- Historische ontstaansgeschiedenis van een boerenerf met langgerekte bijgebouwen voor de eendenhouderij vormt basis verkaveling en karakter woningen;
- Afstemming van de herontwikkeling van 4 nieuwe woningen, waarbij hoofdgebouw aan het lint wordt geplaatst. Aan de achterzijde worden twee schuurvolumes geplaatst, waarvan 1 twee-onder-een-kapwoning;
- Positie van woningen aan noordzijde perceel, langs insteekweg om doorzichten op kavel te vergroten.
- Inpassen binnen de verkavelingsrichting van het landschap haaks op het dorpslint;
- Oriëntatie van de woning aan de voor- en achterzijde op het historische dorpslint;
- Oriëntatie van de twee-onder-een-kapwoning op de insteekweg, waarbij de zijgevellijn varieert ten opzichte van de insteekweg;
- Dorpskarakter door beeldkwaliteit, architectuur en landschap;
- Groene uitstraling met doorzichten;
- Ontsluiting van alle woningen via de insteekweg met een groen karakter en een waterdoorlatende verharding. Daarbij wordt de mogelijkheid voor ondergrondse wateropslag bekeken. Op deze manier wordt zo min mogelijk verharding op locatie aangebracht;
- Het perceel wordt ecologisch ingericht waarbij gedacht kan worden aan natuurvriendelijke oevers, een pluktuin, moestuin en broedlocaties voor weidevogels voor meer biodiversiteit;
- Woningen worden gasloos gebouwd, voorzien van een warmtepomp en zonnepanelen, een thuisbatterij en laadpalen geschikt voor bi-directioneel laden;

De beeldkwaliteit wordt bepaald door de samenhang tussen de bebouwing, de erfinrichting en de omgeving. Deze dienen met elkaar in overeenstemming te zijn.

3.3 Inrichtingsschets herontwikkeling

3.3.1 Hoofdindeling

De planlocatie ligt binnen de lintbebouwing van Den Ilp, maar aan de achterzijde van de locatie is gelijk de overgang van het stedelijk gebied naar het buitengebied aanwezig (Ilperveld). De bestaande bebouwing langs Den Ilp betreft een mix van vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen met diverse vormen, kaprichtingen en maatvoeringen.
Bij de ontwikkeling van het plan op Den Ilp 85 zijn de kenmerken van het landschap leidend voor de herinrichting van het plangebied.
De keus is gemaakt om het historische boerenerf met de bebouwing van een eendenhouderij terug te brengen op de locatie. Een voorbeeld van een dergelijk historisch erf is hieronder weergegeven.





Referentiebeelden hoofdwoning met schuren eendenhouderij	

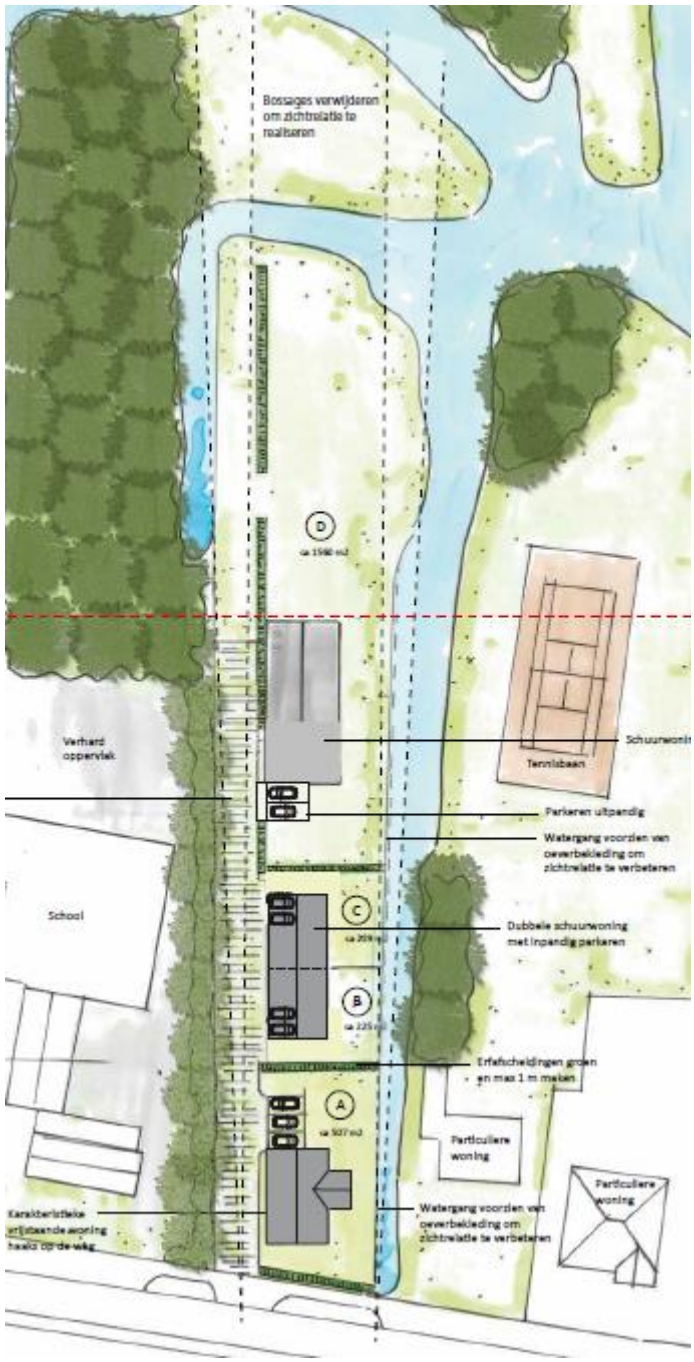
Op de planlocatie worden 4 woningen gerealiseerd met een hoofdwoning aan het dorpslint en daarachter twee schuurvolumes met in totaal 3 woningen (bijlage 1).
Door de bebouwing achter elkaar te plaatsen aan de noordzijde van de planlocatie worden de karakteristieke eigenschappen van het landschap zoals openheid en het kavel- en slotenpatroon versterkt. Bij de ontwikkeling van het plan wordt een ruimtelijke kwaliteitswinst binnen het lint van Den Ilp gerealiseerd.



Herontwikkeling woningen planlocatie	

3.3.2 Positie kavels, bebouwing op kavels en oriëntatie op landschap

Bij de ontwikkeling van de kavels op de planlocatie is rekening gehouden met de wens om het doorzicht naar de achtergelegen polder te behouden/versterken. Dit is de reden dat een keuze is gemaakt om de kavels te positioneren aan een klein dwarslint/insteekweg. Deze dwarslinten komen vaker voor in de buurt van Den Ilp, zoals de Schoolstraat en de Polderweg.
De verkaveling van het perceel bestaat uit grote en kleinere kavels en stemt daarin overeen met de aanwezige bebouwing langs Den Ilp (bijlage 2).
Er worden vier woningen gerealiseerd, waarbij door middel van de indeling van het perceel en het karakter van de woningen wordt gerefereerd naar een boerenerf. Dit is passend binnen de historische context van het bebouwingslint.
De woningen worden aan de noordzijde van de kavel gerealiseerd, zodat aan de zuidzijde een brede zichtlijn ontstaat. Ook langs de dwarsweg aan de noordzijde ontstaat een zichtlijn. Om de openheid aan de achterzijde van de planlocatie te waarborgen zal de vierde woning niet voorbij de bestaande achtergevelrooilijn van de bebouwing op de naastgelegen percelen worden geplaatst.



Herinrichting planlocatie	

Voor de realisatie van de woningen is de keuze gemaakt om een hoofdgebouw aan het lint te plaatsen met aan de achterzijde twee schuurvolumes, zodat de referentie naar het historische boerenerf zichtbaar is. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een afwisseling van afmetingen, eenduidige kaprichting en een kleine variatie van de gevellijn van de woningen ten opzichte van de insteekweg, zodat op de locatie een gevarieerd bebouwingsbeeld ontstaat.

Aan de voorzijde van het perceel zal een vrijstaande woning worden gerealiseerd op een grote kavel die is georiënteerd op Den Ilp. Hiermee wordt de bebouwing in het lint hersteld en deze woning fungeert als hoofdwoning op het perceel.
Achter de hoofdwoning wordt een twee-onder-een-kapwoning in een schuurvolume gerealiseerd. Daarbij verspringt de gevellijn iets naar binnen ten opzichte van de insteekweg, zodat niet alle woningen in één lijn komen te staan. Deze woningen worden georiënteerd op de insteekweg. De twee-onder-een-kapwoningen kunnen worden voorzien van een garage die aan de woning wordt gebouwd of er kan inpandig worden geparkeerd. De afmetingen van deze twee woningen zijn ondergeschikt aan de hoofdwoning op het perceel.
Aan de achterzijde van het perceel wordt een vierde vrijstaande woning geplaatst met het karakter van een schuurwoning. Bij een schaalvergroting op het historische boerenerf was het alleen mogelijk om de bebouwing uit te breiden aan de achterzijde van de bestaande bebouwing, gezien de beperkte breedte van het perceel. Het volume van de bebouwing nam bij een uitbreiding vaak toe, waarbij de volle breedte en lengte van het perceel werd benut. Dit zorgde voor grotere schuren aan de achterzijde van het perceel, zoals ook te zien is op het referentiebeeld in paragraaf 3.3.1. De maatvoering van de vrijstaande schuurwoning aan de achterzijde van het perceel zal dan ook groter zijn dan de twee-onder-een-kapwoning vlak achter het hoofdgebouw. Dit sluit aan bij de historische ontwikkeling van een boerenerf.
De initiatiefnemers voor het plan zijn werkzaam op het gebied van duurzaamheid en energiebesparing en zijn intrinsiek gemotiveerd om de ecologische footprint van de te bouwen woningen zo klein mogelijk te houden. Zij willen duurzaam, klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen en nemen dit mee bij het ontwerp van de woningen. Denk hierbij aan de situering van het woonhuis, slimme gevelopeningen en extra dak-, vloer– en wandisolatie. Er wordt ingezet op hogere isolatiewaarden (strengere norm dan Bouwbesluit) om energieverbruik en CO2-uitstoot zoveel mogelijk te beperken. Om uitstoot op de locatie te beperken zal zoveel als mogelijk gebruik worden gemaakt van prefab bouwdelen en biobased materialen.
Om gedurende de hele dag in duurzame energie te voorzien middels zonnepanelen- of collectoren, wordt naast een groot zuidelijk georiënteerd dakoppervlak, ook oost/west dakoppervlak gecreëerd. Daarnaast worden de woningen voorzien van een thuisaccu en laadpalen geschikt voor bi-directioneel laden (en ontladen). De mogelijkheden voor een WKO worden onderzocht.
De erfinrichting van de planlocatie krijgt een groen karakter door een groene voortuin voor de hoofdwoning aan het dorpslint en groene tuinen rond alle woningen. Daarbij worden groene erfafscheidingen gerealiseerd door de toepassing van bomen en hagen en is het niet toegestaan om schuttingen of andere harde afscheidingen te plaatsen.
Het gebied aan de achterzijde van het perceel wordt natuurlijk ingericht en hiervoor wordt een landschapsarchitect ingehuurd voor een ecologische landschapsinrichting. Hierbij kan gedacht worden aan een pluktuin, moestuin en broedlocaties voor weidevogels voor meer biodiversiteit.
De sloot aan de zuidoostzijde wordt voorzien van een oevervoorziening, om de volle breedte van de waterloop te behouden. Daardoor wordt de relatie tussen het lint en het slotenpatroon wordt versterkt. Langs de sloot wordt een natuurvriendelijke oever/strook aangelegd, zodat de biodiversiteit op het perceel wordt versterkt.
Het wegprofiel van de insteekweg wordt niet voorzien van parkeerplaatsen en dusdanig ingericht dat het niet mogelijk is om hier auto’s te langs de weg te parkeren. Door de auto’s aan de achterzijde/tussen de woningen of inpandig te parkeren is het groene karakter van

de locatie gewaarborgd en wordt tevens het doorzicht over de locatie en het dwarslint behouden.
De insteekweg en de parkeerplaatsen worden voorzien van een open verharding wat bijdraagt aan een klimaatadaptieve inrichting en het geeft de planlocatie een groener karakter. Daarnaast wordt de ondergrondse wateropslag van regenwater onderzocht om te gebruiken voor douche- en toiletwater.
Indien de jachthaven op de planlocatie wordt beëindigd en de bomen op de planlocatie en het achterliggende perceel worden verwijderd, zal een brede zichtlijn naar het waterrijke veenweidelandschap ontstaan. Het achtergelegen perceel met bomen is in eigendom van de gemeente Landsmeer en de wens wordt uitgesproken om gezamenlijk met de initiatiefnemer de openheid van het landschap te herstellen.

3.3 Uitgangspunten nieuwe woningen

Het plan bestaat uit 4 woningen met een bijgebouw. Om aan te sluiten bij het historische boerenerf, dienen de nieuwe woningen traditionele bouwvormen te krijgen, waaronder twee schuurvolumes. Het is mogelijk om deze woningen een eigentijdse uitstraling te geven met karakteristieken van landelijke bebouwing.

Functie hoofdgebouwen:

- *Wonen;*

Uitstraling woningen:

- De bebouwing heeft een eigentijdse duurzame architectuur met de karakteristieken van landelijke bebouwing. Zowel een traditionele als een eigentijdse uitstraling is hierbij mogelijk. De woningen worden individueel en afwisselend, waarmee de uniciteit wordt gewaarborgd.

Vorm woningen:

- De hoofdmassa heeft een eenvoudige en eenduidige vorm;
- Op- een aanbouwen zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw;
- Er is sprake van een samenhangend stelsel van maatverhoudingen, dat beheerst wordt toegepast in ruimtes, volumes en vlakverdelingen.

Oriëntatie woningen

- De voorgevels van de hoofdwoning en de achterste schuurwoning zijn representatief en georiënteerd op de weg in het dorpslint.
- De voorgevels van de twee-onder-een-kapwoning is georiënteerd op de insteekweg.

Materiaal en kleurgebruik

- Materialen en kleuren zijn afgestemd op de omgeving/omringende bebouwing. Landelijke of traditionele kleuren;
- Gevels van overwegend hout en/of baksteen en glas;
- Dakbedekking met keramische pannen, zink of riet;
- Toepassing van eigentijds materiaal is mogelijk, mits de woningen onder architectuur ontworpen worden en daarin een eigentijdse uitstraling krijgen.

Detaillering

- De detaillering ondersteunt de vormkarakteristiek
- De architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig, afwisselend en evenwichtig;
- Elementen in de gevel zoals deuren en ramen in een logische verhouding tot elkaar en de gevel als gehaal plaatsen.






Referentiebeelden nieuwe woningen

Bijgebouwen

- Qua architectuur, kleur, materiaal en detaillering afgestemd op het hoofdgebouw;
- Bijgebouw ondergeschikt aan hoofdgebouw in volume en afwerking, eenvoudig van vorm;
- Bijgebouw plaatsen aan achterzijde van de woning.

3.4.1 Verkeersontsluiting en verharding

De nieuwe woningen worden ontsloten op Den Ilp vanaf de insteekweg met één uitrit. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een gewenste situatie. Het zicht op de weg is goed en het betreft een 30 kilometerzone, zodat het veilig is om in te voegen in het verkeer.
Het wegprofiel van de insteekweg wordt niet voorzien van parkeerplaatsen en dusdanig ingericht dat het niet mogelijk is om hier auto's te langs de weg te parkeren. Door de auto's aan de achterzijde- of tussen de woningen te parkeren is het groene karakter van de locatie gewaarborgd en is het doorzicht over de locatie naar de polder gewaarborgd.

De insteekweg wordt voorzien van een waterpasserende verharding (bijvoorbeeld Hydro linea) wat bijdraagt aan een klimaatadaptieve inrichting van het perceel en het geeft de planlocatie een groener karakter.
Parkeren vindt plaats op eigen terrein met genoeg ruimte voor minimaal 2,8 auto per bouwperceel.
De parkeerplaatsen worden ook voorzien van een waterpasserende verharding, maar dit kan bestaan uit schelpen, grind of een andere halfverharding passend bij het landelijke karakter.



Referentiebeelden open verharding

3.4.2 Beplanting en erfafscheiding

Het zijn de tuinen en erven die voor opgaande beplantingselementen moeten zorgen in het landschap. Het contrast tussen het bebouwingslint van Den Ilp en het open omliggende landschap wordt daarmee versterkt.
De nieuwe woonkavels dragen met de beplanting bij aan het groenbeeld. Rondom de woningen liggen ruime tuinen met veel ruimte voor bomen, heesters en hagen. De erfbeplanting zorgt niet alleen voor beschutting en aankleding van de percelen, maar heeft ook een natuurfunctie voor vogels, insecten en vleermuizen.

Het is van belang dat de er geen hoogopgaande bomen langs de zuidelijk gelegen waterloop worden, maar dat alleen een gazon met lage struiken en heesters mogelijk is. Op deze wijze is het doorzicht over de planlocatie aan deze zijde gewaarborgd.
Langs de insteekweg aan de noordzijde zorgt de groene boomsingel van het naastgelegen perceel voor een groene inpassing. Over de insteekweg is een open doorzicht mogelijk naar de achterzijde van de planlocatie en de polder.
De erfafscheidingen bestaan uit hagen of geen erfafscheiding. Uitgangspunt is dat binnen de planlocatie groene erfafscheidingen worden toegepast.
Voor de bomen, hagen en heesters op de woonkavels, wordt een gebiedseigen assortiment geadviseerd, zoals esdoorn, els, es, beuk, kornoelje, hazelaar, hoogstam-fruitbomen, iep, vlier, linde, noot, populier, veldesdoorn, krent, meidoorn en wilg.






Referentiebeelden landelijke inrichting woonkavels







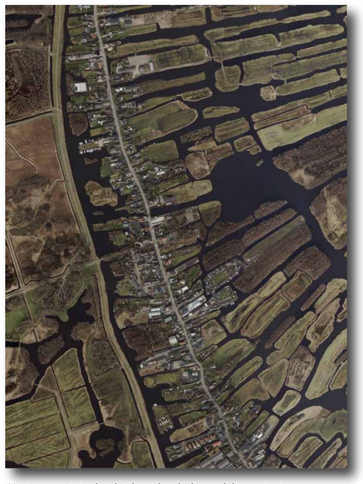




Initiatiefplan realisering 4 woningen, Den ilp 85, Den Ilp



Voorbeeld van de achtergelegen schuurwoning



Ligging projectgebied in haar landschappelijke context



Hydro linea waterpasserende verharding



Vrijstaande woning (A) passend in het lint parkeren uit het zicht aan achterzijde oplossen



Vrijstaande woning (A) passend in het lint parkeren uit het zicht aan achterzijde oplossen; over de waterpasserende oprit loopt een zichtlijn naar achteren



Haag van 100 cm in één soort toepassen



Vogelvlucht huidige situatie projectlocatie







Voorbeeld van een geschakelde woning (schuurachtig karakter) met inpandig parkeren (kavel C & B)



Doorzicht naar achteren aan de rechterzijde van woning A



De stijlvolle woningen staan netjes achter elkaar om het geheel zo minimaal massaal te laten ogen met zichtlijnen naar het achtergelegen landschap



Een hagenstructuur maakt het ensemble tot één gezamelijk geheel



ADVIESBUREAU MARIËTTE VAN DEN BERG

INGEKOMEN 26 SEP. 2023

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde- en Provinciale Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
		Z23123732	21 september 2023
Onderwerp	Doorkiesnummer	Bijlage(n)	
Aanbieden plan De Lange Weeren	[redacted]	1	

Geachte leden van Gedeputeerde- en Provinciale Staten,

Met gepaste trots presenteren wij via deze weg aan u het Plan De Lange Weeren.

Na de coalitievorming en installatie van het nieuwe college vorig jaar, is gestart met het opstellen van een eigen integraal plan voor De Lange Weeren. Eind 2022 hebben wij dit plan voorgelegd aan de ARO en ook aan u toegestuurd. 31 januari 2023 heeft u ons een positieve brief gestuurd over het proces rond de totstandkoming van een integraal plan voor de Lange Weeren. U geeft aan om dit plan als een goed alternatief voor het bestuursakkoord te kunnen beschouwen en dat een ruimtelijke verdiepingsslag noodzakelijk is. Afgelopen periode is dan ook hard gewerkt aan deze verdere uitwerking van het plan.

Voorliggend plan is het resultaat van een zorgvuldig proces waarin de opgave en de randvoorwaarden zijn geanalyseerd. De opzet van de wijk, de wijze van integratie van de waterbergingsopgave en de verweving van de wijk met het omliggende landschap zijn onderzocht. Voor u ligt dan ook een plan dat een reguliere gebiedsontwikkeling overstijgt. 1160 woningen bouwen in een groen landschap doen we niet zomaar. Dat doen wij uiterst verantwoord, met respect voor het landschap. We zetten bij de ontwikkeling in op een waterbufferingsgebied waarmee we de potentieel maatschappelijk ontwrichtende situatie in de 'Volendammer-meer' op willen lossen. In de Lange Weeren zijn dan ook bodem en water sturend. De Lange Weeren wordt groen, energieneutraal en klimaatbestendig. De identiteit van deze nieuwe wijk in Volendam sluit aan bij de historie van dat landschap en biedt tegelijkertijd mogelijkheden voor een duurzame toekomst.

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

U leest in dit plan dat er heel veel aandacht is voor water, groen en mobiliteit. Ook is er rekening gehouden met voorzieningen als een school, sport en winkels. We bouwen woningen voor iedere doelgroep en zetten specifiek in op 1/3 sociale huur en 1/3 betaalbare woningen. Woningen die in onze gemeente en de regio keihard nodig zijn. Woningen die we op dit moment binnenstedelijk niet kunnen realiseren.

Begin 2011 heeft de gemeente Edam-Volendam het bestuursakkoord 'Pilot Waterland' ondertekend. De pilot Waterland heeft betrekking op de ontwikkeling van de toen nog rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend. De bufferzone bestaat inmiddels niet meer. Eind 2019 heeft u ruimte gegeven om in de geest van het bestuursakkoord een alternatief plan in te dienen.

Met voorliggend plan wordt ons inziens recht gedaan aan de doelstellingen van het bestuursakkoord. Bovendien is er een extra investering gerealiseerd ten behoeve van nog meer kwaliteit voor natuur, water en landschap en recreatie. Het laat zien dat een ontwikkeling met wonen in datzelfde landschap hand in hand gaan en elkaar zelfs enorm kunnen versterken. Ook de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkelingen (ARO) heeft op 29 augustus 2023 zijn zegen over het plan uitgesproken. Het voorliggende plan is wat ons betreft daarmee een volwaardig alternatief op het bestuursakkoord.

Wij vragen Gedeputeerde- en Provinciale Staten zich positief uit te spreken voor het Plan De Lange Weeren als volwaardig alternatief op het bestuursakkoord. Wij kijken er naar uit om het plan aan u toe te lichten middels een presentatie.

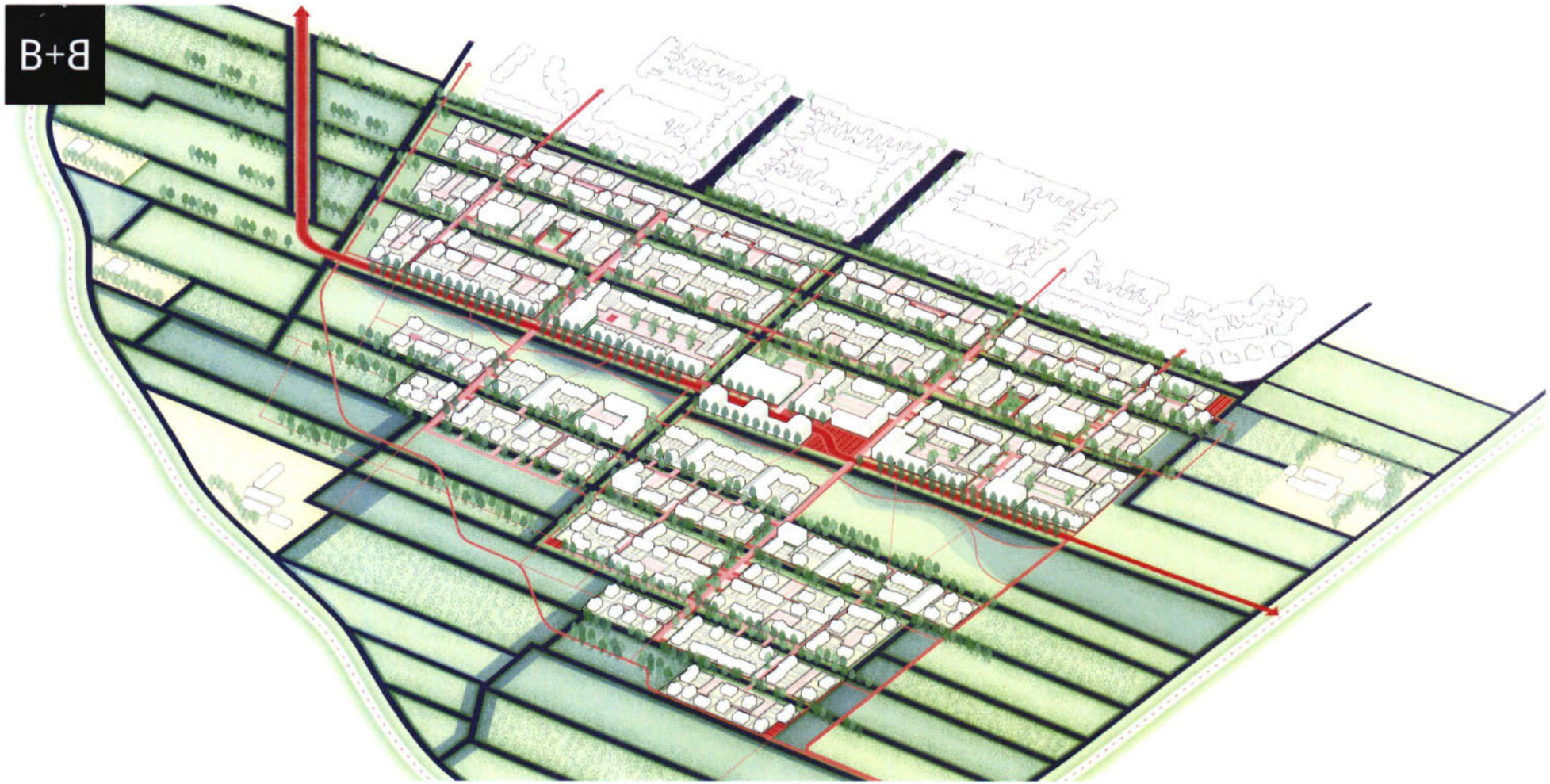
Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,

H. van der Woude

de burgemeester,

L.J. Sievers



Plan De Lange Weeren
Volendam

Opdrachtgever: Gemeente Edam-Volendam
Datum: 19 september 2023
In samenwerking met René Kuiken

Plan De Lange Weeren
is een product van:
Bureau B+B
Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam
www.bplusb.nl
020 6239801

In opdracht van:
Gemeente Edam-Volendam

In samenwerking met:
René Kuiken Urbanism
Nelen & Schuurmans

Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	
	Voorwoord	4
	Plan De Lange Weeren	6
2	**Context**	
	Historie	8
	Leidraad landschap en cultuurhistorie	9
	Identiteit	10
	Recreatief verbonden	11
	Bereikbaarheid openbaar vervoer	12
	Bereikbaarheid auto	13
3	**Ambities**	
	Ambities De Lange Weeren	14
4	**Randvoorwaarden**	
	Duurzaamheid	16
	Minimaal ophogen bouwvelden	17
	Waterbeheer	18
5	**Plan**	
	Stedenbouwkundige schets	20
	Mobiliteit - voetgangers en fietsers	24
	Mobiliteit - gemotoriseerd verkeer en parkeren	26
	Landschappelijke flank	28
	Overgangen dorpsrand	32
	Groenblauwe dooradering	36
	Wonen	42
	Openbare voorzieningen	44
	Impressies	46
6	**Financiële paragraaf**	48

Voorwoord



Locatie Plan De Lange Weeren

1. Inleiding

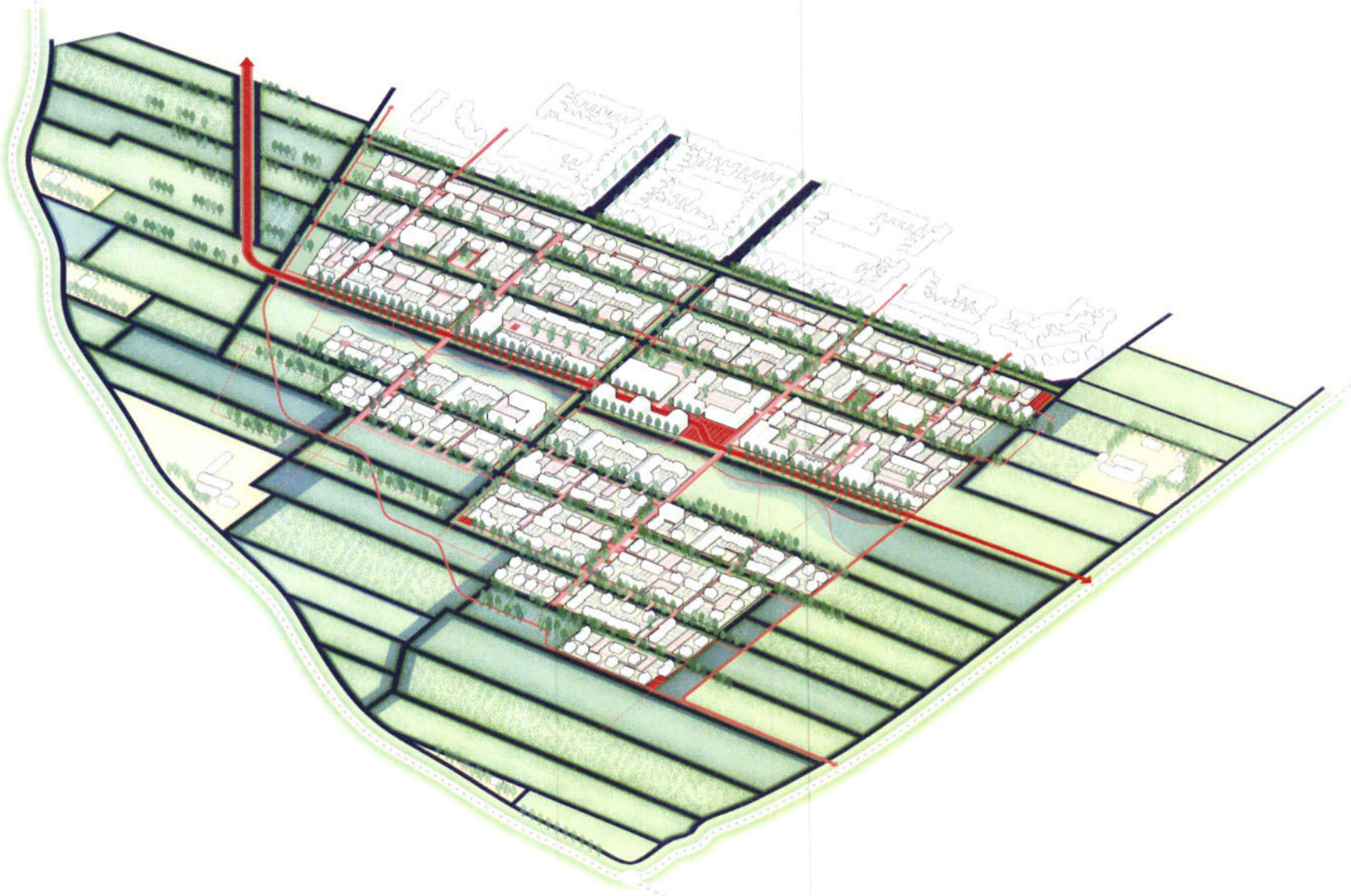
Voorwoord

Met gepaste trots presenteren wij namens de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam het plan voor woningbouw en bijbehorende voorzieningen in de Lange Weeren te Volendam. De behoefte aan woningen is enorm toegenomen in de afgelopen jaren en de daadwerkelijke realisatie is door allerlei omstandigheden achtergebleven. Niet alleen in onze gemeente, maar in de hele regio. Met dit plan kunnen wij voor veel mensen de zo gewenste woonruimte realiseren. Vanwege de ligging van het gebied aan de rand van Volendam is de landschappelijke inpassing een behoorlijke uitdaging geweest. In nauw overleg met alle betrokken partijen is het thans voorliggende plan tot stand gekomen. Een plan waarin rekening gehouden is met de vele diverse belangen, wensen en eisen. Wij staan in de startblokken om door te gaan met de vervolgstappen en vragen daarvoor uw verdere medewerking.

Wij zien uit naar uw positieve reactie!

Marisa Kes, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling
Angelique Bootsman, wethouder Economische Zaken

Plan De Lange Weeren



Illustratie Plan De Lange Weeren

1. Inleiding

Plan De Lange Weeren

De Lange Weeren maakt deel uit van het bestuurlijk akkoord uit 2011 ("Pilot waterland") waarin gemeenten in Zaanstreek-Waterland in de toenmalige rijksbufferzone woningbouw mochten realiseren tegen een extra investering in een fonds die voor natuur/landschappelijk doeleinden gereserveerd wordt. De bufferzone bestaat inmiddels niet meer. Eind 2019 bood de provincie Noord-Holland ruimte om in de geest van het bestuursakkoord een alternatief plan in te dienen.

Voor De Lange Weeren zijn de afgelopen jaren verschillende plannen opgesteld. Er is een plan door één ontwikkelaar uitgewerkt in een ontwikkelkader, de gemeente heeft een totaalvisie opgesteld en de andere ontwikkelaar heeft eveneens een eigen visie opgesteld. Uiteindelijk zijn vóór de gemeenteraadsverkiezingen (2022) de diverse documenten niet vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft in meerderheid aangegeven dat zij onder gemeentelijke regie een integraal plan wil opstellen voor het totale gebied. Na de coalitievorming en installatie van het nieuwe college vorig jaar, is gestart met het opstellen van dit eigen integrale plan voor De Lange Weeren. Deze versie van het plan is voorgelegd aan de ARO en toegestuurd naar de provincie. Om dit plan als een goed alternatief voor het bestuursakkoord te kunnen beschouwen, was een ruimtelijke verdiepingsslag noodzakelijk. De afgelopen periode is dan ook hard gewerkt aan deze verdere uitwerking van het plan.

Voorliggend plan is het resultaat van een zorgvuldig proces waarin de opgave en de randvoorwaarden zijn geanalyseerd. De opzet van de wijk, de wijze van integratie van de waterbergingsopgave en de verweving van de wijk met het omliggende landschap zijn onderzocht. Voor u ligt dan ook een plan dat een reguliere gebiedsontwikkeling overstijgt. 1160 woningen bouwen in een groen landschap doen we niet zomaar. Dat doen wij uiterst verantwoord, met respect voor het landschap. In De Lange Weeren zijn bodem en water sturend. De Lange Weeren wordt groen, energieneutraal en klimaatbestendig. De identiteit van deze nieuwe wijk in Volendam sluit aan bij de historie van dat landschap en biedt tegelijkertijd mogelijkheden voor een duurzame toekomst.

U leest in dit plan dat er veel aandacht is voor water, groen, mobiliteit, maar ook voorzieningen als een school, sport en winkels. We bouwen woningen voor iedere doelgroep en zetten specifiek in op 1/3 sociale huur en 1/3 betaalbare woningen. Woningen die onze gemeente en de regio hard nodig hebben. Woningen die we op dit moment binnenstedelijk niet kunnen realiseren. In het plan wordt een extra investering in het plan zelf gelegd ten behoeve van extra kwaliteit voor natuur, water en landschap en recreatie. Het laat zien dat een ontwikkeling met wonen in datzelfde landschap hand in hand gaat en elkaar zelfs enorm kan versterken. Ook de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkelingen (ARO) heeft op 29 augustus 2023 zijn zegen over het plan uitgesproken. Het voorliggende plan is daarmee wat ons betreft een volwaardig alternatief voor het bestuursakkoord.

2. Context

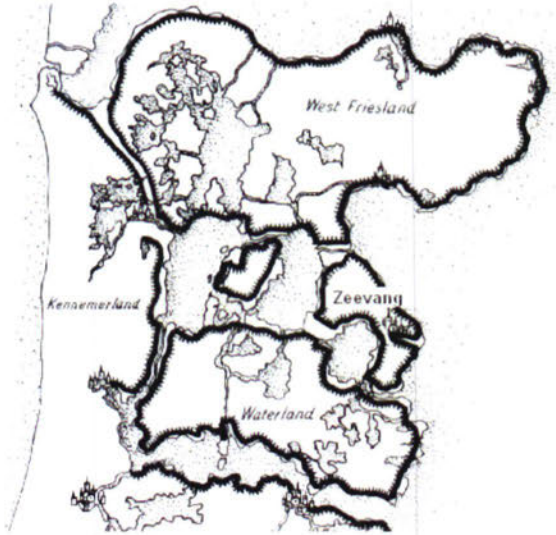
Historie

De locatie van de nieuwe wijk De Lange Weeren is gelegen in het veenweidegebied van Noord-Holland. Het is gelegen op de overgang tussen Waterland en Zeevang. Het eeuwenoude en voor het veenweidelandschap zo typerende slagenlandschap is hier nog goed zichtbaar. De inpassing van een nieuwbouwwijk in dit landschap dient daarom zeer zorgvuldig te gebeuren, met respect voor cultuurhistorie, groen en water.

Het veengebied van Waterland ontstond als een veenkussen achter strandwallen. Natuurlijke ontwatering vond plaats via veenstromen, genaamd "dieën". Deze afvoerpatronen bepaalden de ontginningsstrategie. Sloten werden loodrecht op de veenstromen gegraven, wat resulteerde in een strookvormig verkavelingspatroon dat tot op heden grotendeels intact is gebleven. Veenoxidatie en inklinking traden op naarmate het veen werd ontgonnen, leidend tot bodemdaling.

In de 11e eeuw werden de eerste dijken aangelegd om overstromingen te voorkomen. Het veen zakte tot zeeniveau en vrije afwatering werd onmogelijk. Lokale dijken en polders werden aangelegd voor droge landbouwgrond. In de late 12e eeuw startte de bouw van de Waterlandse Zeedijk onder toezicht van de Graaf van Holland om gezamenlijk bescherming tegen de zee te bieden. In de 16e eeuw werden meren door golven en ontwatering groter. Vanaf de 17e eeuw werden deze meren drooggelegd, zoals de Purmer in 1622. Deze droogmakerij kenmerkt zich door een symmetrische indeling met een middenas. Waar de polder De Lange Weeren voorheen grensde aan het open water van het Purmermeer, ligt het vanaf dat moment midden in het landschap.

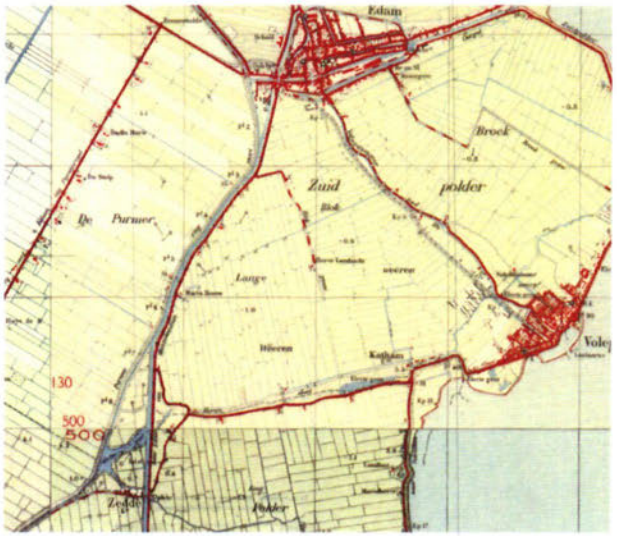
Gedurende de daaropvolgende eeuwen speelde de polder De Lange Weeren een vitale rol in de landbouwproductie van de regio. De vruchtbare bodem maakte intensieve landbouw mogelijk, waardoor het gebied kon bijdragen aan voedselvoorziening. Met de opkomst van stedelijke ontwikkeling en veranderingen in landgebruik in de moderne tijd, onderging De Lange Weeren deels een verschuiving van agrarisch naar residentieel gebruik.



De Lange Weeren binnendijks temidden van de Zuiderzee



Inpoldering Noord-Holland



Voor grootschalige stedelijke uitbreiding na Tweede Wereldoorlog



Huidige situatie

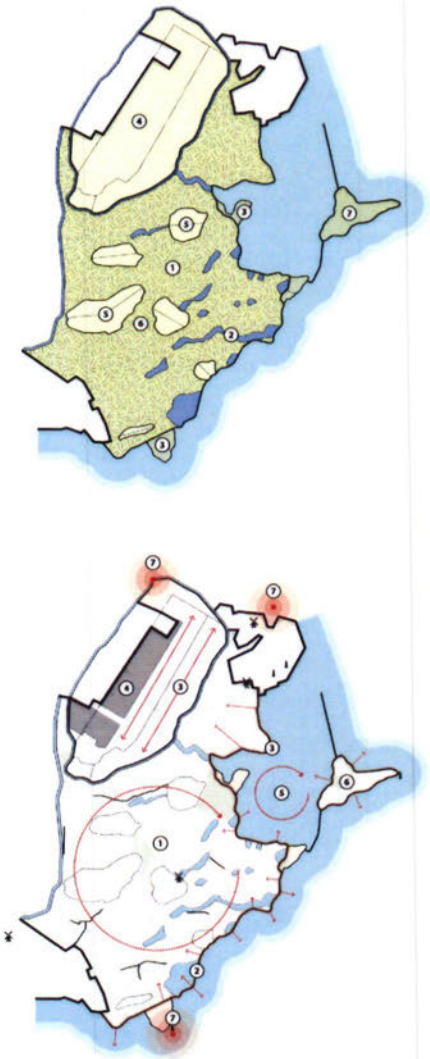
2. Context

Leidraad landschap en cultuurhistorie

De Lange Weeren maakt deel uit van het ensemble Waterland en is daarnaast gelegen op de overgang tussen Waterland en Zeevang. Dit gebied omvat een veenpolderlandschap met waterrijke veenpolders en veenstromen, evenals droogmakerijlandschap. De grootste droogmakerij in dit gebied is de Purmer, terwijl kleinere droogmakerijen verspreid liggen tussen de veenpolders. Het gebied kent een rijke cultuurhistorie, waarbij de ontstaansgeschiedenis vanuit de ligging aan de voormalige Zuiderzee een belangrijke rol speelt. Dankzij de nabijheid van Amsterdam en de serene rust van het landelijke gebied, heeft het zich ontwikkeld tot een aantrekkelijk en geliefd gebied om te wonen en te recreëren. Het ensemble wordt gekenmerkt door weidse uitzichten over uitgestrekte veenweidegebieden met grote waterpartijen. De Lange Weeren bevindt zich op de grens van Waterland en wordt, net als de aangrenzende polders, gekenmerkt door een open landschap met langgerekte sloten.

Bij de ontwikkeling van De Lange Weeren wordt bijzondere aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing in het landschap. De kenmerkende verkaveling en waterhuishouding dienen als uitgangspunt en belangrijke zichtlijnen worden zo veel mogelijk in het plan opgenomen.

Daarnaast vormt De Lange Weeren in de toekomst de nieuwe dorpsrand van Volendam. Bij de ontwikkeling van de rand van het plan vormt het creëren van een nieuw dorps silhouette, optimaal verweven met het landschap, het uitgangspunt.





Bron Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018

Identiteit

De Lange Weeren onderscheidt zich van aangrenzende polders door zijn rol als dorpsrand van Volendam, wat het een unieke betekenis geeft in vergelijking met andere agrarische polders in Waterland. De transformatie tot dorpsrand heeft ook ruimtelijke gevolgen: in de toekomst zal De Lange Weeren het einde markeren van panoramische uitzichten over het open landschap van Waterland. De bestaande vergezichten van Katwoude tot aan de noordzijde van de Purmer zullen deels worden begrensd door deze nieuwe dorpsrand. De inrichting van het polderlandschap en de nieuwe dorpsrand van De Lange Weeren zal dienen als visitekaartje van de gemeente.

De basis voor het ontwerp van het polderlandschap is het creëren van een integraal ontwerp voor De Lange Weeren waarin het bestaande slotenpatroon wordt gewaarborgd. Hierdoor behoudt De Lange Weeren zijn eigen identiteit en fungeert het als een passende overgang tussen bebouwd gebied en het open polderlandschap.



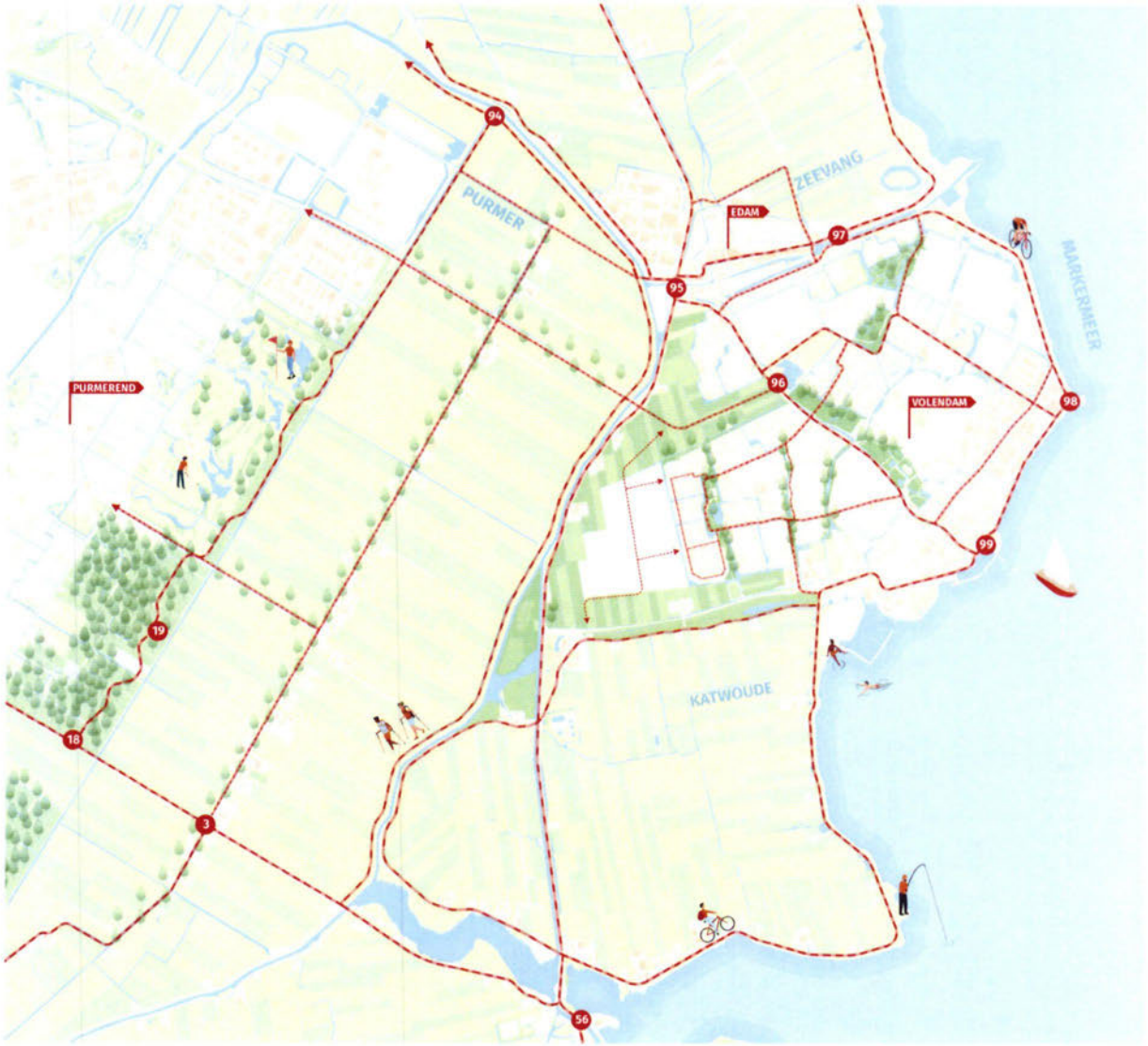
Landschappelijke identiteit De Lange Weeren

2. Context

Recreatief verbonden

Waterland staat bekend om zijn uitgebreide recreatieve netwerk, dat niet alleen functionele verbindingen tussen verschillende kernen mogelijk maakt, maar ook het landschap toegankelijk maakt voor diverse vormen van recreatie. Zowel de centra van Edam als Volendam maken deel uit van verschillende fietsroutes. Momenteel zijn De Lange Weeren echter niet toegankelijk. Met de komst van de Zuiderzeeweg en de stedelijke ontwikkeling in De Lange Weeren ontstaan er mogelijkheden om zowel op gemeentelijk als regionaal niveau het recreatieve netwerk te versterken.

Er is vraag naar een doorgaande fietsroute die een verbinding tot stand brengt tussen de Zuiderzeeweg en eindigt aan de noordzijde van de polder van Katwoude. Het implementeren van deze verbinding impliceert de aanleg van een fietstunnel, waardoor een gelijkvloerse kruising met de Zeddeweg wordt vermeden. Daarnaast zal de toekomstige wijk worden verbonden met de aangrenzende Blokgouw, waardoor de voorzieningen in Volendam binnen handbereik zijn voor de nieuwe bewoners van De Lange Weeren.



Recreatief netwerk De Lange Weeren

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Op dit moment zijn er diverse buslijnen actief in en rondom de gemeente Edam-Volendam. Het implementeren van een buslijn binnen de toekomstige woonwijk wordt erkend. Deze buslijn zal fungeren als het kloppende hart van de komende wijk, waarbij tevens verschillende openbare voorzieningen aan de route worden verbonden.

Huidig onderzoek richt zich op de optimale ontsluiting van De Lange Weeren via een buslijn. De voorkeur gaat uit naar een route via de Derde Ontsluitingsweg en de Zeddeweg. Verschillende scenario's voor de aanleg van deze buslijn worden overwogen:

- Het verleggen van een bestaande buslijn vanuit de naburige Blokgouw (wat niet haalbaar blijkt binnen het bestaande stedelijke weefsel van de Blokgouw).
- Het omleiden van de regionale buslijn 614 (wat als ongewenst wordt beschouwd, omdat dit aanzienlijke vertraging zou opleveren voor deze regionale lijn).
- Het introduceren van een volledig nieuwe buslijn (wat de voorkeur heeft).

Samen met de Vervoerregio Amsterdam zal in het vervolgproces in overleg worden getreden met de openbaarvervoersdienst om te bepalen wat de mogelijkheden en voorwaarden zijn om een buslijn in De Lange Weeren te introduceren.



Openbaar vervoer De Lange Weeren

Bereikbaarheid auto

Op dit moment wordt De Lange Weeren begrensd door twee beeldbepalende doorgaande autowegen: de Zeddeweg en de N247. Met de toevoeging van de Zuiderzeeweg is ook de noordzijde van De Lange Weeren afgebakend door grootschalige infrastructuur. De toekomstige ontsluiting van De Lange Weeren vindt plaats via de Zuiderzeeweg. De gemeente heeft de wens om een secundaire aansluiting te creëren op de Zeddeweg, zodat het verkeer zowel in de wijk als in de rest van Volendam gelijkmatiger wordt verdeeld. Vooralsnog blijkt uit onderzoek dat een secundaire ontsluiting een minimale impact heeft op het regionale netwerk. In het vervolgproces worden de implicaties van deze tweede aansluiting verder onderzocht en moet blijken in hoeverre het mogelijk is om deze autoverbinding te realiseren en onder welke voorwaarden.

Er is bewust gekozen om geen autoverbinding aan te leggen met de aangrenzende Blokgouw. Deze beslissing bevordert langzaam verkeer en voorkomt een toenemende verkeersbelasting in de Blokgouw.



Autobereikbaarheid De Lange Weeren

Ambities De Lange Weeren

De Lange Weeren is een ambitieuze ontwikkeling. Een nieuwe woonwijk van 1160 woningen, een nieuwe dorpsrand voor het dorp, optimale verweving met het landschap en een sleutelrol in de waterbergingsopgave van Volendam. Om deze doelen integraal en met hoge kwaliteit te kunnen laten samenkomen in een samenhangend plan, zijn zes ambities gedefinieerd. Gezamenlijk leiden ze tot het hiernaast afgebeelde raamwerk. Aan de hand van dit raamwerk is de ontwikkeling van het plan ook uitvoerig besproken met de Provincie Noord-Holland, het Waterschap (HHNK), de partners en besproken met de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). De reacties die zijn opgehaald in deze gesprekken hebben de ambities gesterkt en deze zijn vervolgens uitgewerkt in concrete randvoorwaarden voor het plan. Op basis van deze ambities en randvoorwaarden is het ruimtelijke raamwerk verder uitgewerkt tot een stedenbouwkundige schets.

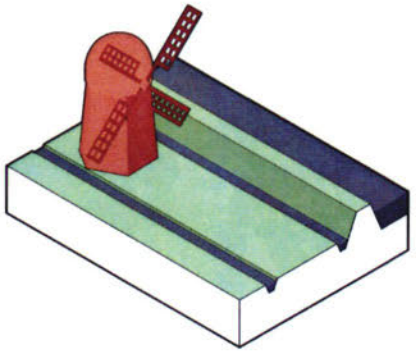
De ambities voor de Lange Weeren zijn:

- **Cultuurhistorisch landschap**
- **Klimaatrobuuste wijk van de toekomst**
- **Versterken van de ecologie en biodiversiteit**
- **Nieuwe dorpsrand van Volendam**
- **Buurten met menselijke maat**
- **Duurzame mobiliteit**

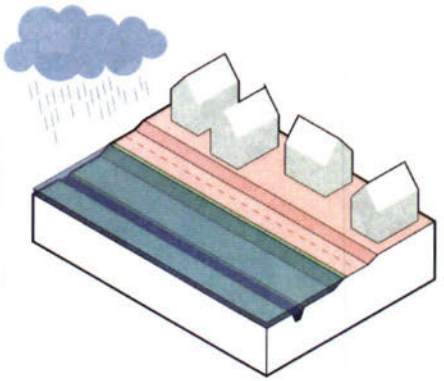


Structuurplan De Lange Weeren (besproken met Provincie Noord-Holland en ARO juni 2023)

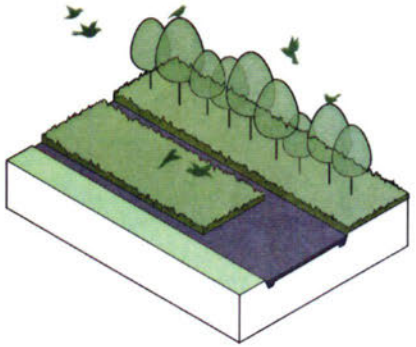
Ambities De Lange Weeren



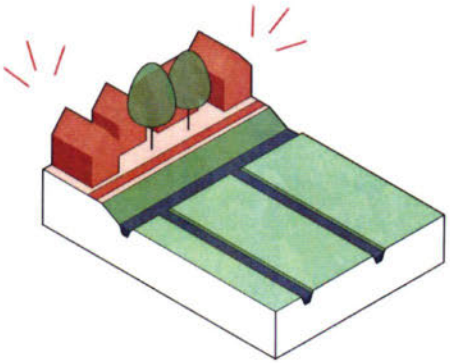
Cultuurhistorisch landschap
De cultuurhistorisch waardevolle slagenverkaveling van De Lange Weeren vormt de basis voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk.



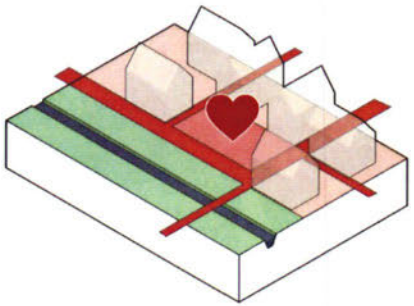
Klimaatrobuuste wijk van de toekomst
In De Lange Weeren komen wonen en water samen in een klimaatrobuuste wijk van de toekomst. Hierbij geldt het principe van bodem en water sturend. De wijk wordt enkel opgehoogd waar noodzakelijk, bestaande sloten worden gehandhaafd en de wijk voorziet in de waterbergingsopgave van Volendam.



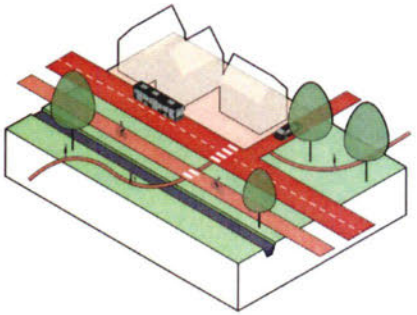
Versterken van de ecologie en biodiversiteit
In De Lange Weeren worden de nieuwe woonwijk en het landschap optimaal verweven. Het veenweidelandschap in de flanken transformeert tot een divers veenlandschap met kansen voor ecologie. De sloten en dorpsweide verweven het landschap met de wijk.



Nieuwe dorpsrand van Volendam
De Lange Weeren wordt de nieuwe dorpsrand van Volendam. Hierbij vormt het maken van een nieuw dorps silhouette, optimaal verweven met het landschap, het uitgangspunt.



Buurten met menselijke maat
De nieuwe wijk, De Lange Weeren, zal bestaan uit verschillende buurten en woonsferen met een sterke sociale cohesie. Iedere buurt heeft zijn eigen collectieve ruimte in de vorm van een plein of een groene natuurlijke speelruimte.



Duurzame mobiliteit
De Lange Weeren wordt opgebouwd op basis van de principes van duurzame mobiliteit. Een fijnmazig netwerk van paden voor voetgangers en fietsers zorgen voor een comfortabele en veilige woonwijk. Een buslijn en auto-ontsluiting zorgen voor een goede verbinding met het dorp en de regio.

Duurzaamheid

De Lange Weeren wordt een wijk van de toekomst. Op allerlei vlakken wordt integraal gewaarborgd dat de nieuwe wijk duurzaam en klimaatadaptief zal worden ontwikkeld.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maken we richting 2050 in toenemende mate circulair en stemmen we af op een circulaire economie. In de uitwerking van De Lange Weeren wordt daarom rekening gehouden met het Convenant Houtbouw MRA en het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw MRA . Per ontwikkelfase wordt minimaal 20% van het aantal woningen in houtbouw (CLT) uitgevoerd met registratie in een materialenpaspoort. In De Lange Weeren zetten we daarmee grote stappen naar circulair bouwen en ontwikkelen. In de Lange Weeren zijn duurzame opties dan ook standaard i.p.v. optioneel. Woningen zijn gasloos en energieneutraal. Er komen voldoende mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen. De ontwikkeling houdt - door een voldoende robuust elektriciteitsnetwerk en onder- en bovengrondse ruimtereserveringen - voldoende rekening met een nog te onderzoeken warmte- en koudenet en de aankomende energietransitie.

Een gezonde leefomgeving wordt gecreëerd door het bevorderen van een gezonde omgeving waarin natuur, biodiversiteit, waterbeheer en het proactief omgaan met de effecten van klimaatverandering samenkomen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk. Juist hier is het dus van belang dat er integraal wordt gewerkt aan een programma op het gebied van onder andere natuur, cultuurhistorie, landschap en recreatie in relatie tot de bebouwde omgeving. We proberen daarbij bestaande risico's zo veel mogelijk op te lossen. Daarom zijn bij De Lange Weeren bodem en water leidend. We zetten bij de ontwikkeling in op een waterbufferingsgebied waarmee we de potentieel maatschappelijk ontwrichtende situatie in de 'Volendammer-meer' willen oplossen.

De Lange Weeren wordt niet alleen blauw, maar ook groen. Het plan voorziet in meer openbaar groen dan gemiddeld. Dat heeft meerdere redenen. Uiteraard is groen van hoge waarde voor de beleving van de wijk voor de toekomstige bewoners, maar daarnaast is groen van grote betekenis voor de klimaatbestendigheid van de wijk en de gezondheid van de inwoners. Binnen de nieuwe wijk komt dan ook een robuuste groenstructuur. We passen tevens de 3-30-300 regel toe: 3 bomen zichtbaar vanuit elke woning, 30% boombedekking en 300 meter tot het dichtstbijzijnde park. Dit is ook nodig voor onze ambities op het gebied van klimaatverandering. Water en hittestress spelen in toenemende mate een belangrijke rol in hoe wij onze leefomgeving ervaren.

Naast groen wordt De Lange Weeren natuurinclusief ingericht. We willen onze stedelijke gebieden 'ecologisch verdichten'; dit betekent dat we meer ruimte geven aan ecologie om de biodiversiteit te ondersteunen. We passen bijvoorbeeld in ons openbaar groen natuurvriendelijke oevers, ecologisch maaibeheer en andere ecologisch bevorderende maatregelen toe. Maar ook onze gebouwen moeten hier een rol in gaan spelen. We willen dat platte daken binnen De Lange Weeren groen worden ingericht, mits deze niet anderszins worden benut (zoals zonnepanelen). Daarom gaan we onderzoeken hoe we, met bijvoorbeeld bouw- en/of beheersvoorschriften, ecologisch kunnen verdichten of een (meer) natuurinclusieve leefomgeving kunnen bereiken.



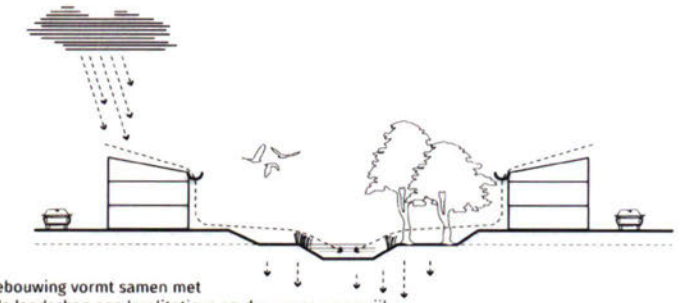
Veenweidelandschap met kenmerkende slagenverkaveling



Beperkte ophoging bouwvelden enkel ten behoeve van
infrastructuur, kabels en leidingen en bebouwing. Groen en water op oorspronkelijk peil.



Groen-blauwe dooradering van de wijk met sloten en openbaar groen.



De nieuwe bebouwing vormt samen met
het bestaande landschap een kwalitatieve en duurzame woonwijk

4. Randvoorwaarden

Minimaal ophogen bouwvelden

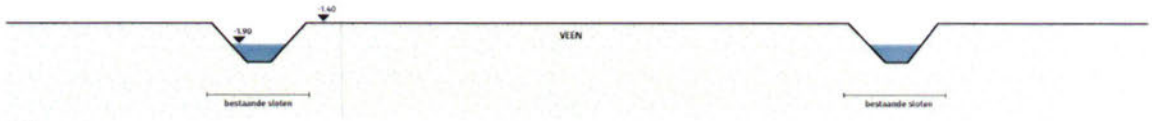
Op basis van de principes van bodem en water sturend, en in samenhang met de integrale waterbergingsopgave, kiezen we ervoor om De Lange Weeren beperkt op te hogen. Hierdoor kan het bestaande landschap, de ecologie en het waterhuishouden zo veel mogelijk behouden blijven, is er minder zand nodig voor ophoging en ontstaat er meer bergingscapaciteit in de wijk.

De bouwvelden zijn zo veel mogelijk bepaald aan de hand van het bestaande slotenpatroon. Binnen de bouwvelden worden enkel de benodigde oppervlaktes opgehoogd. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om de openbare straten met daarin de kabels en leidingen en de bouwkavels. Het openbaar groen en de sloten blijven onaangetast.

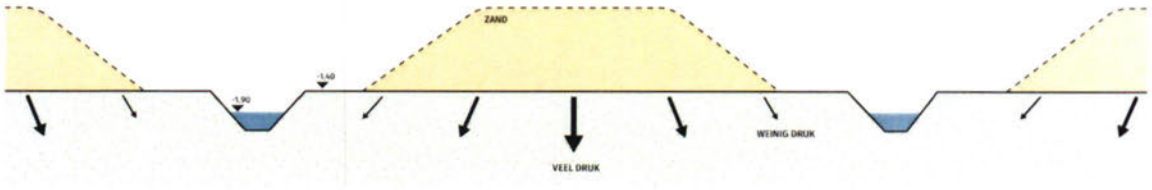
Door middel van voorbelasting wordt voor de opgehoogde delen de benodigde stabiliteit bereikt. Na de zettingsperiode wordt het overtollige zand afgegraven en waar mogelijk hergebruikt binnen het project. Vervolgens worden de sloten verbreed tot minimaal 6 meter.

De bouwvelden zullen bestaan uit een getrapt profiel waarbij in het openbaar groen het huidige maaiveld (-1.40 m NAP) behouden blijft. De openbare straten komen te liggen op -0,85 m NAP om zo de benodigde drooglegging te kunnen realiseren. De tuinen en bebouwing liggen hoger ten opzichte van de straat.

Op deze manier voorzien de watergangen en het openbaar groen in de wijk in bergingscapaciteit. De openbare straten blijven ook bij hevige regenval droog.



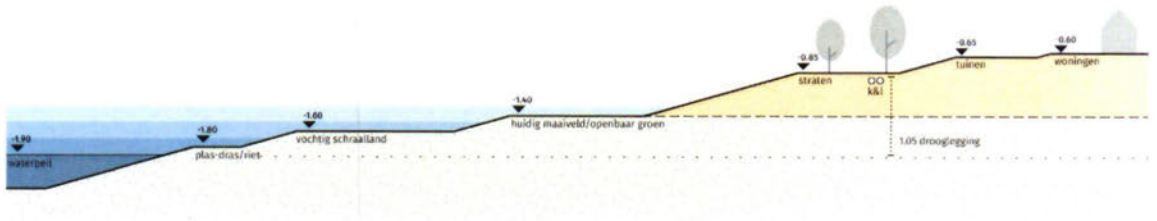
Huidige situatie



Zettingsperiode



Eindsituatie



Principedoorsnede hoogtepeilen

4. Randvoorwaarden

Waterbeheer

Binnen het watersysteem van Volendam wordt overtollig oppervlaktewater afgevoerd naar polder De Lange Weeren. Wanneer de polder De Lange Weeren verzadigd raakt, bestaat het risico dat het dichtbevolkte en laaggelegen Volendammermeer overstroomt. Om dit te voorkomen, wordt de kade rondom het Volendammermeer verhoogd. Daarnaast wordt ten noorden van De Lange Weeren momenteel de Zuiderzeeweg aangelegd, wat gevolgen heeft voor het functioneren van het watersysteem van Volendam.

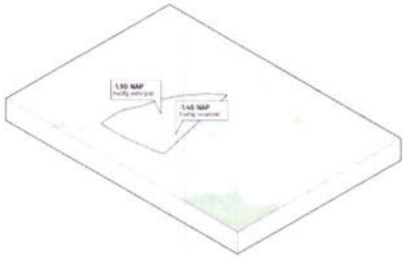
Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de wijk De Lange Weeren is het integraal oplossen van de gecombineerde waterbergingsopgave van Volendam, die wordt geschat op 150.000 m3.

Om te beoordelen of het ontwerp van De Lange Weeren bestand is tegen extreme neerslag, is er een integraal hydraulisch model opgesteld voor de gehele polder. Er zijn drie varianten gemaakt:

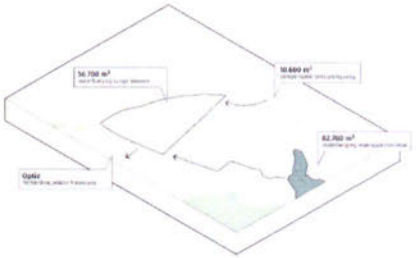
1. De huidige situatie
2. De huidige situatie inclusief de Zuiderzeeweg en een verhoging van de kade rondom het Volendammermeer.
3. De toekomstige situatie waarin ook het verkavelingsplan van De Lange Weeren is opgenomen.

Voor deze situaties zijn verschillende extreme neerslagscenario's doorgerekend (T10, T100, T1000). Op de kaart op de volgende pagina wordt de maximale waterdiepte weergegeven bij een langdurige bui (twee dagen) met een herhalingstijd van 1.000 jaar. In de drie overzichtskaarten is duidelijk te zien dat de verhoging van de kademuur de wateroverlast in het Volendammermeer oplost. Dit extra volume aan water veroorzaakt geen extra problemen in het omliggende gebied en kan grotendeels worden opgevangen in de flanken van De Lange Weeren. Op de kaart van De Lange Weeren is te zien dat het extra open water en de berging in de rietlanden voorkomen dat er wateroverlast optreedt in De Lange Weeren, zelfs niet bij het T1000-neerslagscenario.

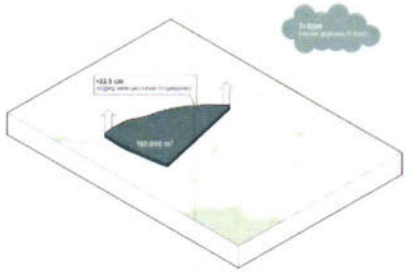
Het berekende potentiële bergingsvolume in De Lange Weeren is met dit ontwerp ruim 200.000 m3. Dit bergingsvolume wordt zelfs bij het T1000-neerslagscenario nog niet volledig benut, wat ruim voldoet aan de bergingsopgave.



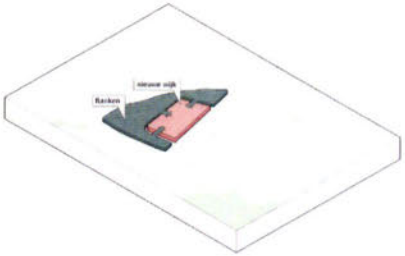
Behoud bestaande maaiveldhoogte en waterpeil
De Lange Weeren wordt ontwikkeld op basis van het huidige maaiveld- en waterpeil. De huidige waterhuishouding vormt de basis.



Theoretische waterbergingsopgave
De theoretische waterbergingsopgave voor De Lange Weeren bedraagt 150.000 m3.

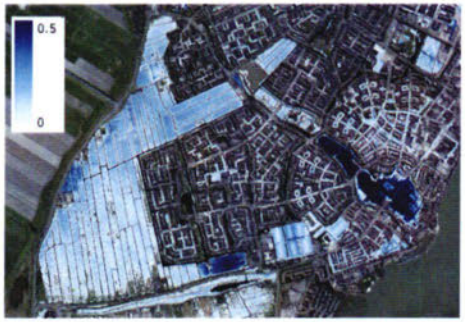


T=1000 bui
Bij een T=1000 bui betekent dit voor het huidige areaal van de polder De Lange Weeren een peilstijging van 33,5 cm.

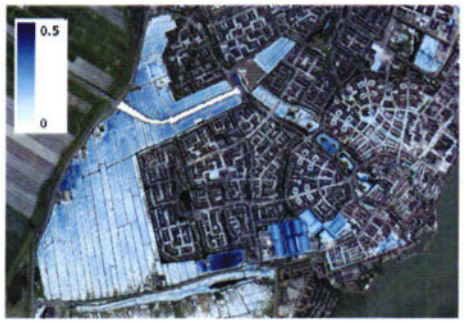


Integratie waterbegingsopgave en woningbouwopgave
Bij de bouw van De Lange Weeren is het uitgangspunt om de waterbergingsopgave optimaal te integreren in zowel de nieuwe woonwijk als in de omliggende flanken.

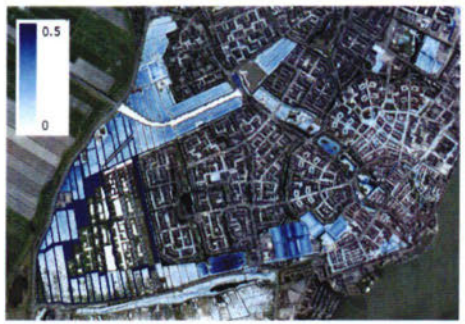
Waterbeheer



Huidige situatie



Referentiesituatie: Zuiderzeeweg en kadeverhoging Volendammermeer



Toekomst: ontwikkeling De Lange Weeren

Overzichtskaarten doorrekening hydraulisch model bij T=1000





Kaartbeeld waterdiepte T=1000 de Lange Weeren

5. Plan

Stedenbouwkundige schets

De nieuwe wijk De Lange Weeren kenmerkt zich door de opbouw gebaseerd op het onderliggende slagenlandschap. De verschillende buurten liggen landschappelijk verankerd in een landschap van sloten, rietvelden en weides. Een rijk netwerk van recreatieve paden maakt het landschap recreatief toegankelijk.

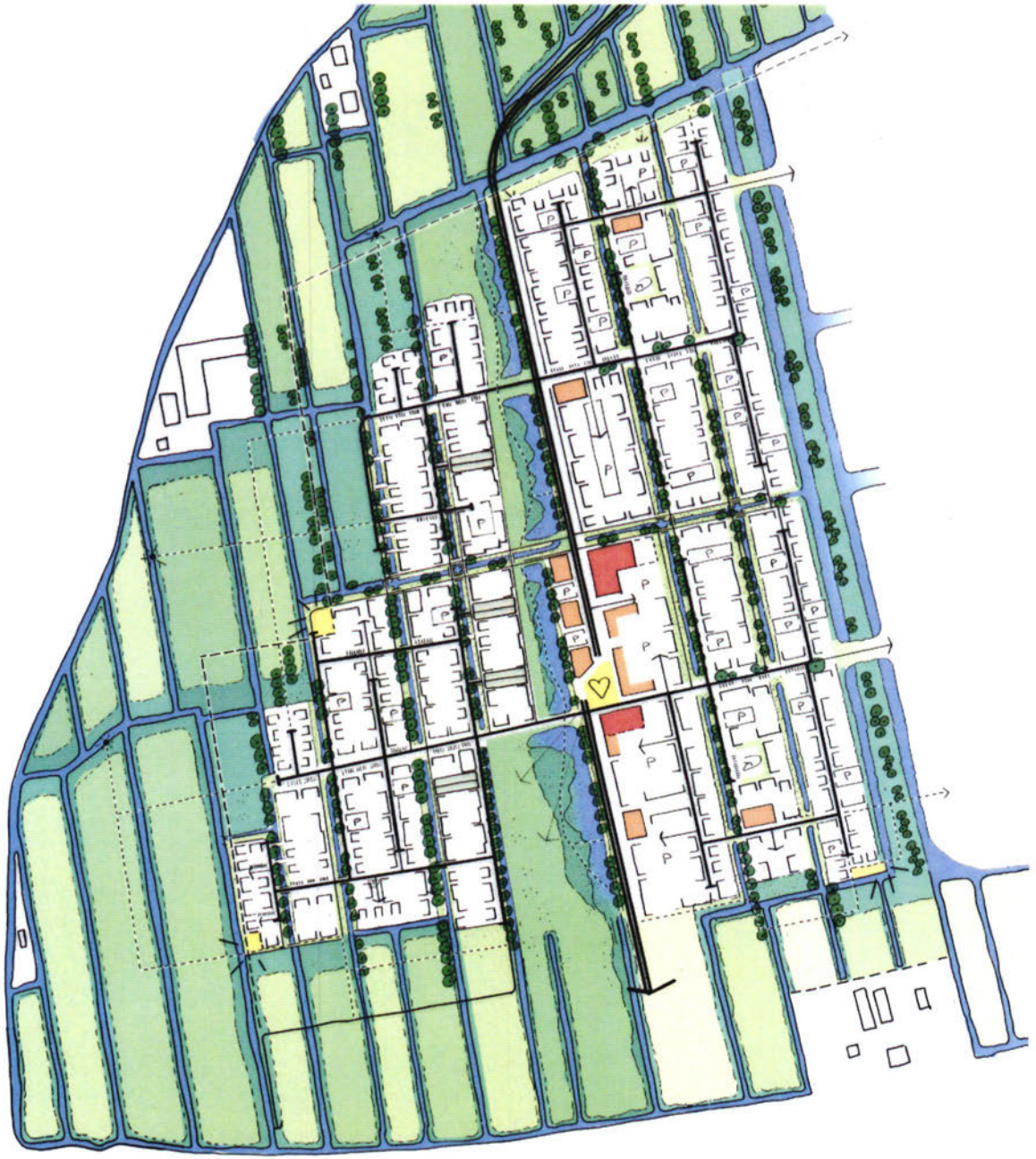
De rand van de wijk presenteert zich als nieuwe dorpsrand van Volendam. Een gedifferentieerde rand toont soms een nieuw markant dorps silhouette en ligt dan weer verscholen achter de kenmerkende singelbeplanting.

Een groen-blauw raamwerk dooradert de wijk met sloten, singels en dorpsweides. Elke buurt heeft directe toegang tot deze fijnmazige groenstructuur en is zo verbonden met het landschap van De Lange Weeren.

De hoofdstraat, het buurtcentrum en de dorpsweide vormen het hart van de wijk. Hier is ruimte voor ontmoeting, vind het Lange Weeren wijkfeest plaats en herinneren lange zichtlijnen aan de nabijheid van het landschap, ook in het hart van de wijk.

Een aaneenschakeling van diverse woonbuurtjes vormt vier onderscheidende woonmillieus; wonen aan het water, wonen aan de hoofdstraat, wonen aan de dorpsweide en wonen aan het landschap. De buurtjes zijn gegroepeerd rondom een gezamenlijke openbare ruimte.

Dwars door de wijk loopt het kindlint en verbindt zo de vier kwadranten van de wijk met de centraal gelegen school en sportvoorzieningen. Via een fijnmazig netwerk van fiets- en voetpaden zijn de buurten, het hart en de flank optimaal verbonden.



5. Plan

Stedenbouwkundige schets



Impressie dorpsrand en flanken

5. Plan

Stedenbouwkundige schets



Randvoorwaarden en begrenzing
De begrenzing van De Lange Weeren wordt gevormd door een vrijwaringszone vanaf de hoofdontsluiting van de Zeddeweg en de N247 van 250 meter. De overgang richting de naastgelegen woonwijk de Blokgouw wordt gevormd door een vrijwaringszone van 70 meter van gevel tot gevel. Aan de noordzijde van de Lange Weeren ligt een ondergrondse gasleiding met de bijbehorende vrijwaringszone.



Slagenlandschap als basis voor het stedenbouwkundig plan
Het kenmerkende slagenlandschap van De Lange Weeren vormt de basis voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk. De langgerekte kavels (slagen) en de sloten zijn hierin leidend. Ook de kenmerkende openheid van het gebied krijgt een centrale plek in het plan.



Behoud van bestaande sloten
De bestaande sloten worden zo veel mogelijk behouden en vormen daarmee het raamwerk van de verkaveling van de nieuwe woonwijk. In het hart van het gebied wordt de hoekverdraaiing in de slagenverkaveling aangegrepen om het hart van de wijk op een bijzondere manier vorm te geven.

5. Plan

Stedenbouwkundige schets



Verbinding met aangrenzende wijk Blokgouw
In de dwarsrichting wordt De Lange Weeren verbonden met de aangrenzende wijk de Blokgouw. Door middel van visuele verbindingen en nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen worden de twee wijken optimaal op elkaar aangesloten.



Landschappelijke verankering in nieuw veenlandschap
Door de strategie van beperkt ophogen wordt de nieuwe wijk optimaal verweven met het landschap. In de flank ontstaat een gevarieerd landschap met bijzondere kwaliteiten voor recreatie, ecologie en waterberging. Het landschap dooradert de wijk door middel van een groen-blauw netwerk van sloten en dorpsweides.



Duurzaam mobiliteitsnetwerk
De Lange Weeren wordt opgebouwd op basis van de principes van duurzame mobiliteit. Een fijnmazig netwerk van paden voor voetgangers en fietsers zorgen voor een comfortabele en veilige woonwijk. Een buslijn en auto-ontsluiting zorgen voor een goede verbinding met het dorp en de regio. De wijk wordt voor autoverkeer verdeeld in vier kwadranten.

5. Plan

Mobiliteit - voetgangers en fietsers

Het paden- en wegennetwerk in De Lange Weeren is gebaseerd op de principes van duurzame mobiliteit, waarbij de voetganger een centrale rol inneemt. Fietsers betreden het gebied via de hoofdfietsroute vanaf de Zuiderzeeweg en verlaten De Lange Weeren door de nieuw te creëren fietstunnel onder de Zeddeweg, die richting Katwoude leidt. Deze hoofdfietsroute bestaat uit een tweerichtingsfietspad dat een snelle doorgang door De Lange Weeren mogelijk maakt. Vanaf de hoofdfietsroute bewegen fietsers zich naar hun bestemming via een uitgebreid netwerk van straten, waar zowel fietsers als auto's dezelfde ruimte delen. Daarnaast zijn er twee verbindingen met de aangrenzende Blokgouw, wat het centrum van Volendam gemakkelijk bereikbaar maakt.

De gehele Lange Weeren is toegankelijk voor voetgangers. De straten in de woonwijk hebben een erfachtig profiel, waardoor auto's te gast zijn en er ruimte is voor voetgangers. Naast de straten is er een hiërarchisch padennetwerk dat deel uitmaakt van een groter recreatief netwerk. Zo zijn de flanken verbonden met de parkruimte ten noorden van de Blokgouw, waardoor een grote hardlooproute ontstaat rondom de dorpsrand van Volendam. De noord-zuid georiënteerde groen-blauwe structuren in de wijk zijn voornamelijk bestemd voor voetgangers en geven de wandelroutes een groen karakter. Bovendien wordt er een belangrijk kindlint geïntroduceerd in het hart van de wijk. Dit wordt gerealiseerd door de centraal gelegen groen-blauwe as te verbinden met de nieuwe basisschool, alle noord-zuid georiënteerde paden en het recreatielandschap in de flanken.

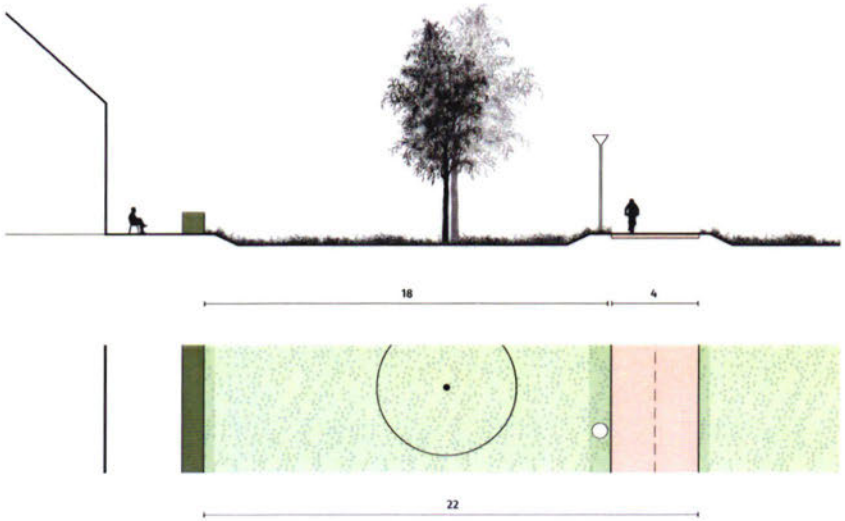


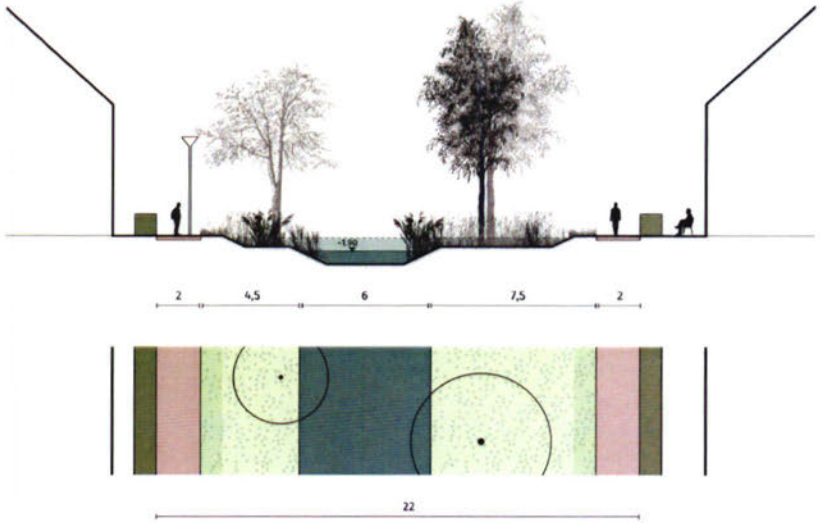
Voetgangersgebied

Fietser en voetganger

Vrijliggend fietspad

Mobiliteit - voetgangers en fietsers







Losliggend fietspad in de flanken



Kindlint in de groen-blauwe aders in de wijk

5. Plan

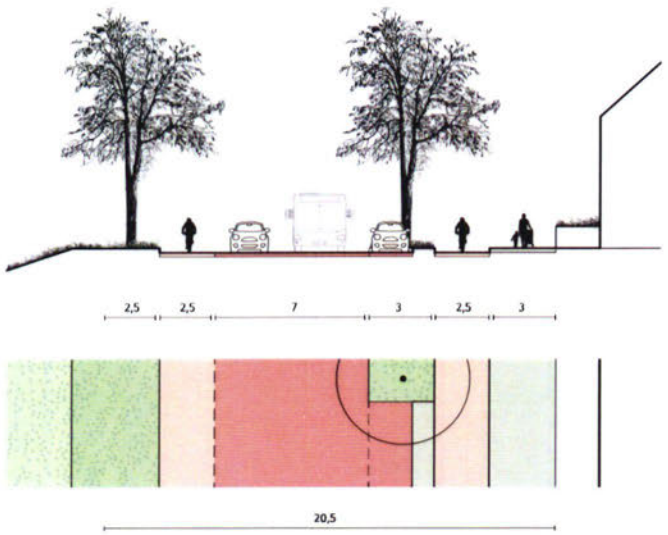
Mobiliteit - gemotoriseerd verkeer en parkeren

Het stratenpatroon voor auto en bus kent een duidelijke hiërarchie in De Lange Weeren. Centraal in het plan is de hoofdontsluiting, waar fietsers, bussen en auto's De Lange Weeren betreden via de Zuiderzeeweg. De bus zal de wijk verlaten via de Zeddeweg. In het vervolgtraject wordt onderzocht of de verbinding met de Zeddeweg ook geschikt is voor autoverkeer. Het autoverkeer zal zich vanaf de hoofdstraat verder door de wijk verspreiden via twee dwarsstraten, elk met twee rondgangen door de wijk. Aan deze rondgangen bevinden zich smalle straten die zijn ontworpen volgens een erfprofiel. Dit netwerk van vaak doodlopende straten maakt het mogelijk dat een groot aantal woningen op eigen terrein kan parkeren.

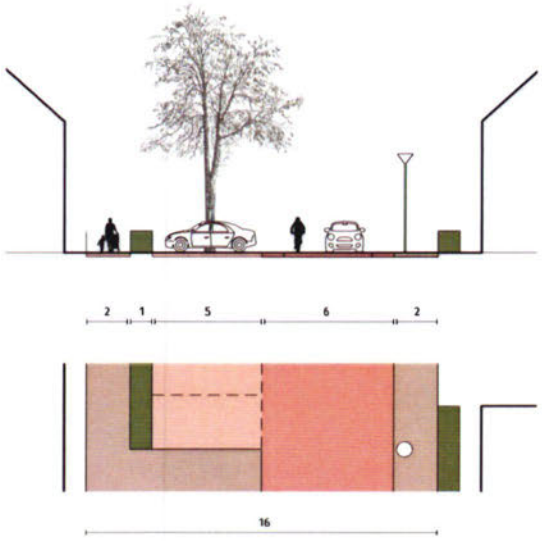
Daarnaast worden verschillende parkeeroplossingen in de openbare ruimte aangeboden, zoals parkeerkoffers en parkeren op straat. Op locaties met een hoge concentratie van woningen, vooral langs de hoofdontsluiting, worden parkeerhoven gecreëerd binnen afgesloten bouwblokken. Daarnaast worden afsluitbare parkeerschuren geïntroduceerd, waar onder andere bedrijfsbusjes met waardevol gereedschap veilig kunnen worden geparkeerd.



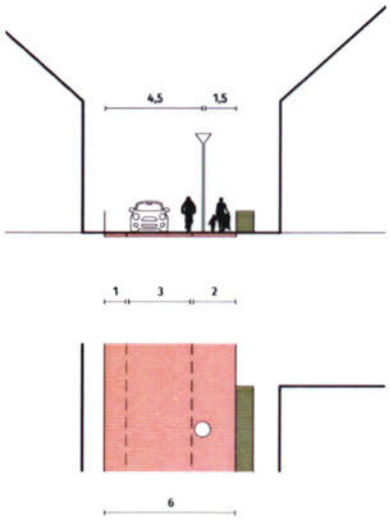
Mobiliteit - gemotoriseerd verkeer en parkeren



Hoofdstraat met ruimte voor bus



Dwarsstraten



Woonstraten



Hoofdstraat met ruimte voor bus



Dwarsstraten



Woonstraten

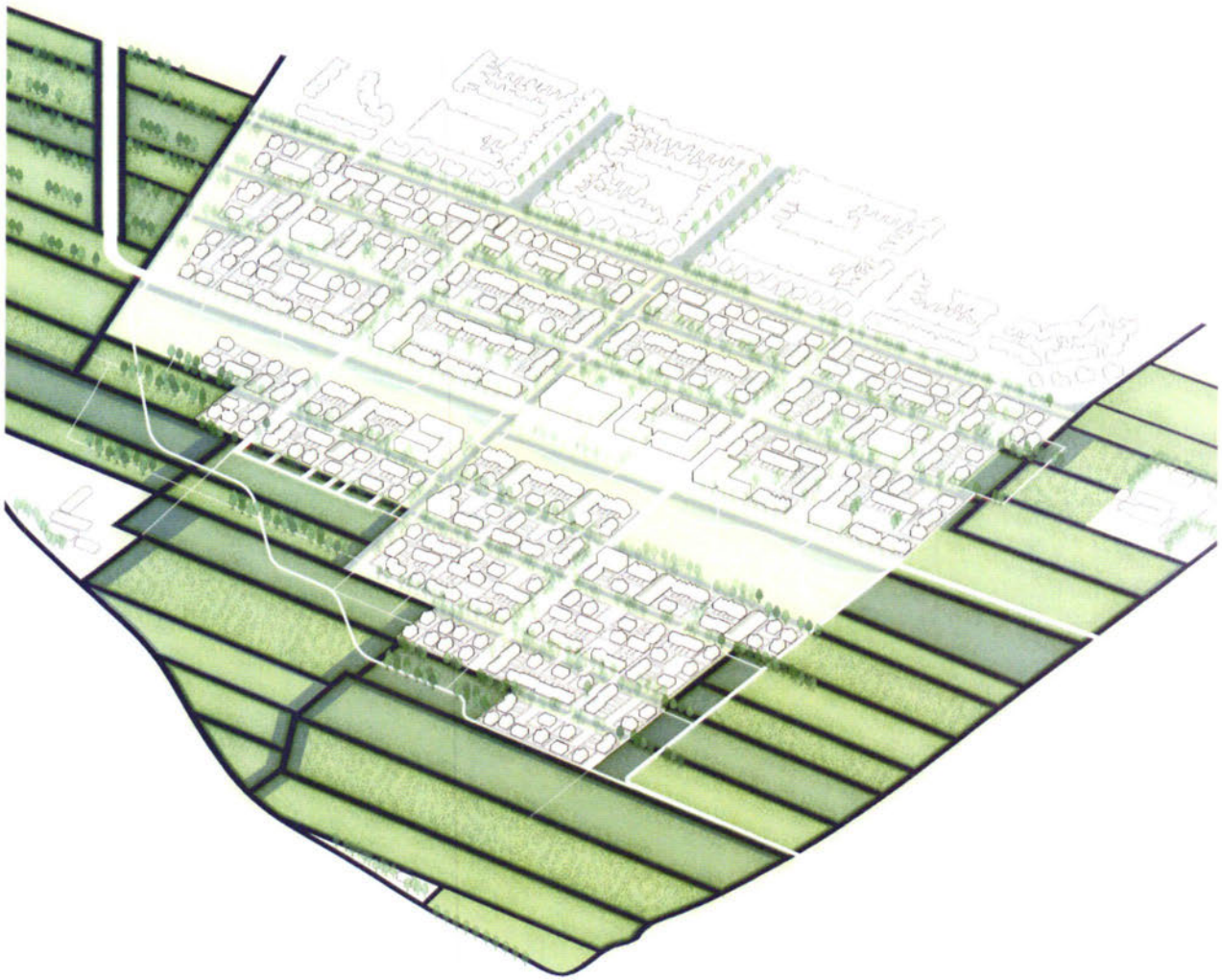
5. Plan

Landschappelijke flank

Rondom de wijk ligt de landschappelijk flank. Hier transformeert het huidige veenweidelandschap naar een divers veenlandschap met afwisselend kruidenrijk grasland, schraalland, rietlanden en water. Op verschillende kavels wordt het maaiveldpeil verlaagd. Hierdoor onstaat een divers beeld, ontstaan kansen voor de ontwikkeling van diverse natuurlijke biotopen en wordt extra capaciteit gerealiseerd voor de waterbergingsopgave.

De landschappelijke flank wordt recreatief toegankelijk door middel van een netwerk van paden. Aangezien de wijk en de flank hetzelfde waterpeil hebben is ook recreatief gebruik van het water mogelijk.

De nieuwe rand van de wijk wordt ook de nieuwe dorpsrand van Volendam. De vertanding die voortkomt uit het onderliggende slagenlandschap zorgt voor een gedifferentieerde nieuwe dorpsrand. Op sommige plekken toont de dorpsrand zich als een nieuw markant dorps silhouette. Elders ligt de bebouwing meer verscholen achter de kenmerkende singelbeplanting. Aan de dorpsrand liggen de tuinen en terrassen zo dicht mogelijk bij het peil van het landschap om zo de wijk en het landschap optimaal met elkaar te verweven. Voor de nieuwe dorpsrand zal in de uitwerking extra aandacht worden besteed aan het vastleggen van de randvoorwaarden betreffende de overgangen tussen de wijk en het landschap.



5. Plan

Landschappelijke flank



Impressie dorpsrand en flanken

5. Plan

Landschappelijke flank - ecologie

Door de wijziging in het beheer, de inpassing van waterberging en de ambities ten aanzien van ecologie en recreatie zal het huidige veenweidelandschap transformeren naar een divers veenlandschap. Voortbouwend op het huidige hoogteverloop van de percelen wordt een deel van de percelen deels afgegraven om een rijke schakering van biotopen te creëren. Aansluitend bij de landschappelijke inpassing van de Zuiderzeeweg (Derde ontsluitingsweg) worden, zowel in de flank als in de woonwijk, wilgen- en elzensingels toegepast.

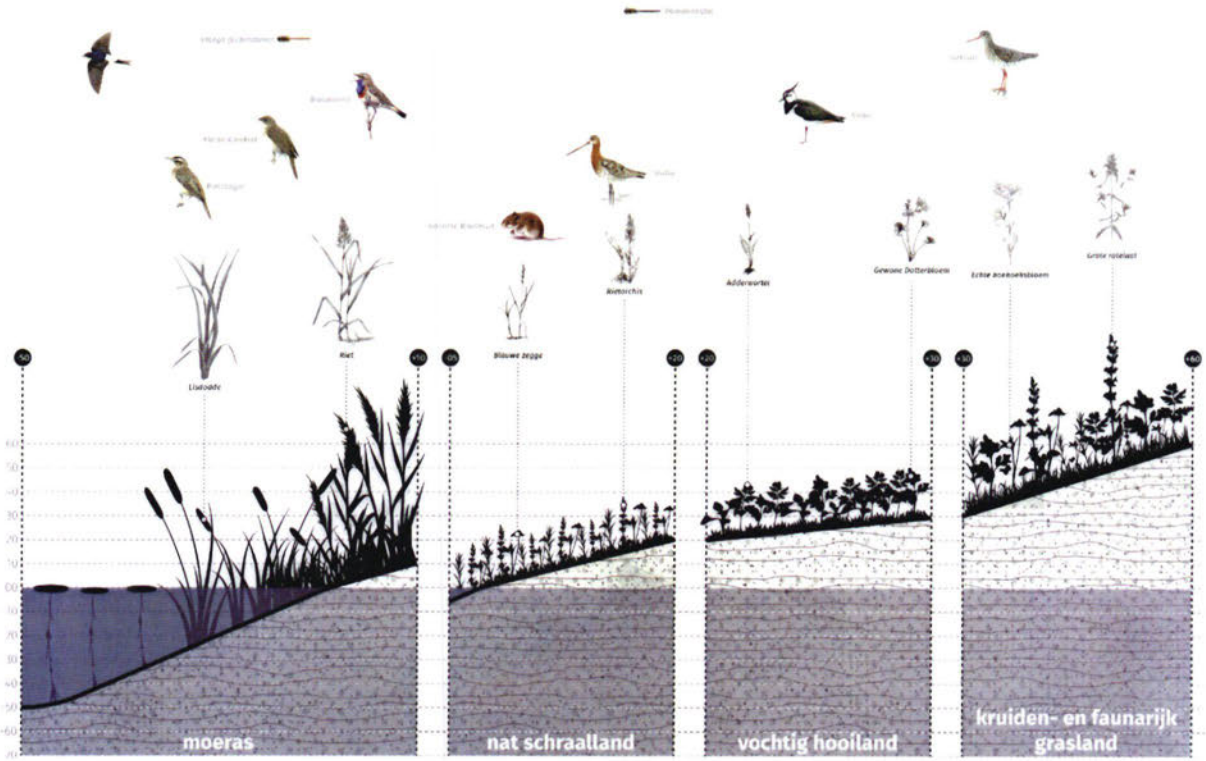
De flanken zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling van De Lange Weeren. Het landschapsbeheer van de flanken komt in beheer bij de gemeente. In de uitwerking van het plan wordt het landschapsplan voor de flanken in samenwerking met een ecoloog verder uitgewerkt.



veenweide



veen



Biotopen in landschappelijke flank De Lange Weeren

Landschappelijke flank - referenties



Gebiedseigen landschap en beplanting



Recreatief gebruik van het water



Recreatief padennetwerk



Suppen vanuit de achtertuin



Nieuwe dorpsrand met dorps silhouette



Nieuwe dorpsrand met publieke plekken aan het landschap

Overgangen dorpsrand - profielen

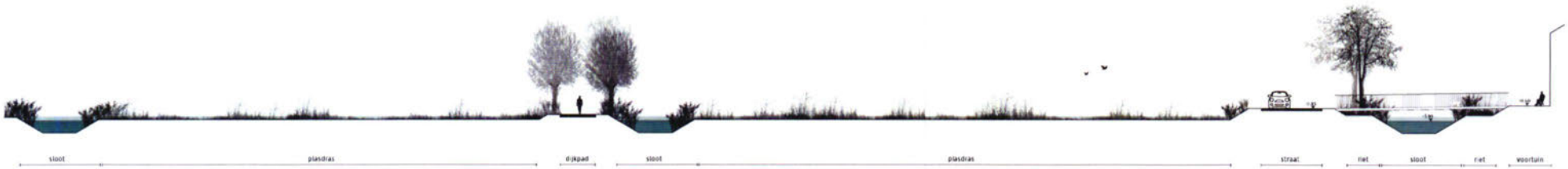




Doorsnede A - openbare paden en pleintjes aan het landschap

Overgangen dorpsrand - profielen





Doorsnede B - woonstraten met bruggen aan het landschap



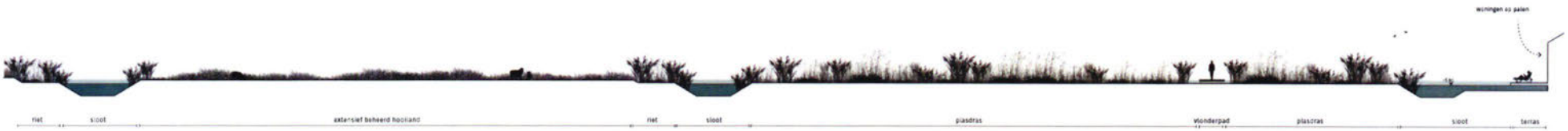
Doorsnede C - woonstraten aan het landschap

Overgangen dorpsrand - profielen





Doorsnede D - verlaagde tuinen aan het landschap



Doorsnede E - woningen met terras, drijvende of paalwoningen aan het landschap

Overgangen dorpsrand - referenties



Woningen met verlaagde tuinen



Woningen met terras aan het landschap



Dorpsrand aan het open landschap



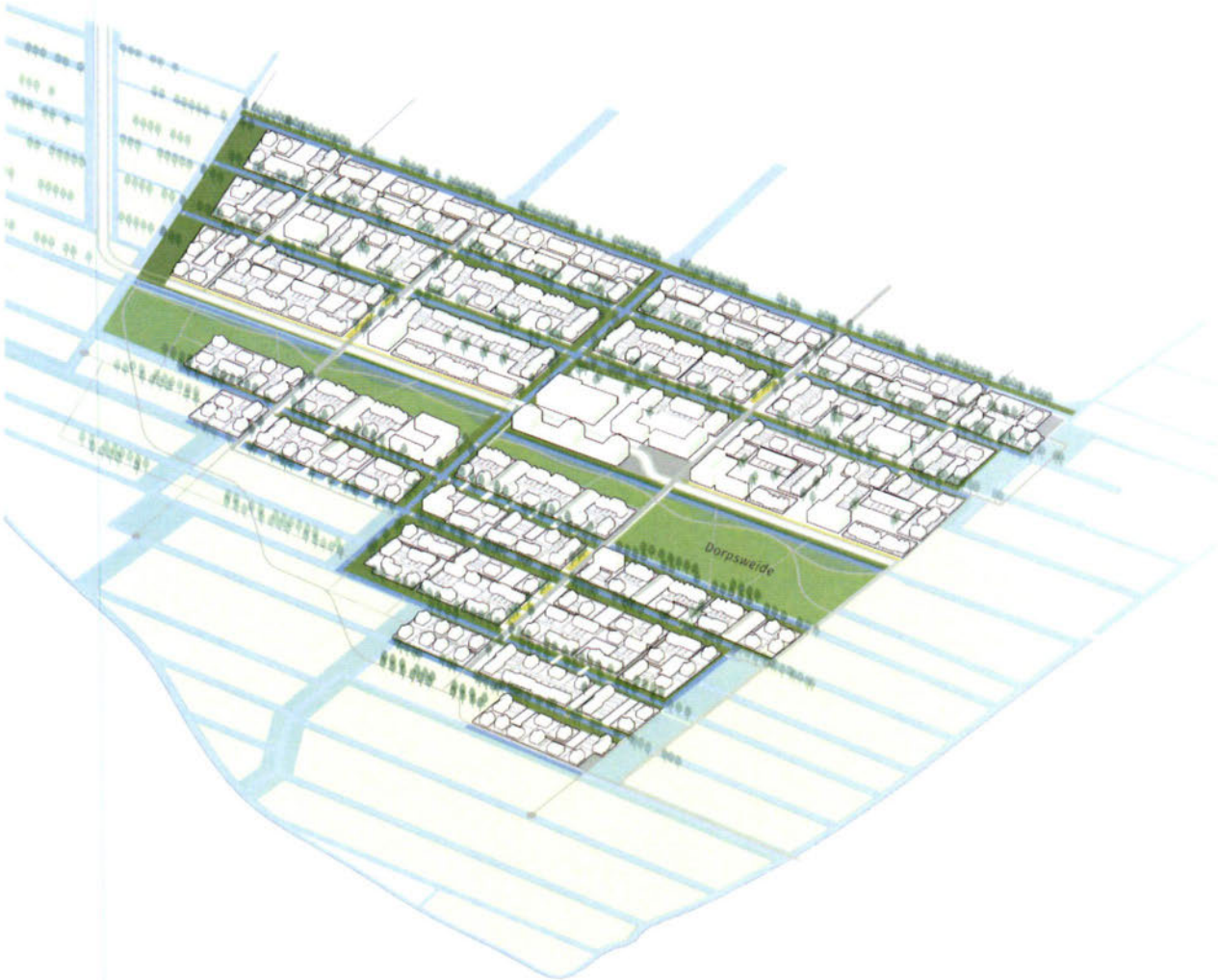
Woningen met terras direct aan het water

5. Plan

Groenblauwe dooradering

Het landschappelijke karakter van de flanken wordt verankerd in de wijk. Dit wordt bereikt door zowel bestaande als nieuwe watergangen een ruim profiel te geven en veel ruimte te reserveren voor groenvoorzieningen zoals rietkragen, ecologische oevers en openbaar groen. Deze groenstructuur dient niet alleen als groene omgeving, maar vervult ook een belangrijke rol als waterbergingsgebied, met name in tijden van hevige neerslag, dankzij het trapsgewijze hoogteprofiel van het terrein.

Een prominente groen-blauwe ader is de groene scheg die centraal in het plan is opgenomen. Deze groene uitloper van de wijk fungeert als verbindende dorpsweide en biedt zelfs in het centrum van de wijk open vergezichten over het landschap. Deze dorpsweide heeft een aanzienlijke waterbergingscapaciteit en voert grijs water af richting de flanken. Deze groen-blauwe aders worden verder versterkt door het aanplanten van verspringende wilgenlanen en elzensingels. Deze boomstructuren maken deel uit van de landschappelijke integratie van de Zuiderzeeweg en worden consequent doorgetrokken in het ontwerp van de Lange Weeren.



5. Plan

Groenblauwe dooradering



Impressie Dorpsweide

Groenblauwe dooradering - profielen Dorpsweide





Doorsnede G



Doorsnede H

Groenblauwe dooradering - referenties Dorpsweide



Gebiedseigen parkinrichting; dijkjes, hades, riet- en grasland



Vlonderpaden

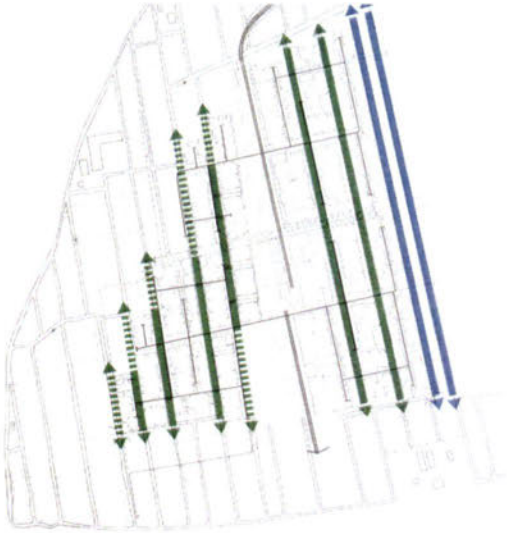


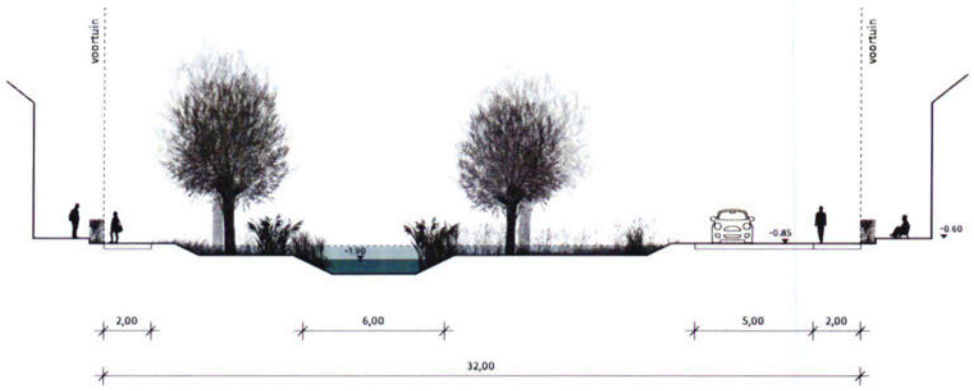
Beleefpaden

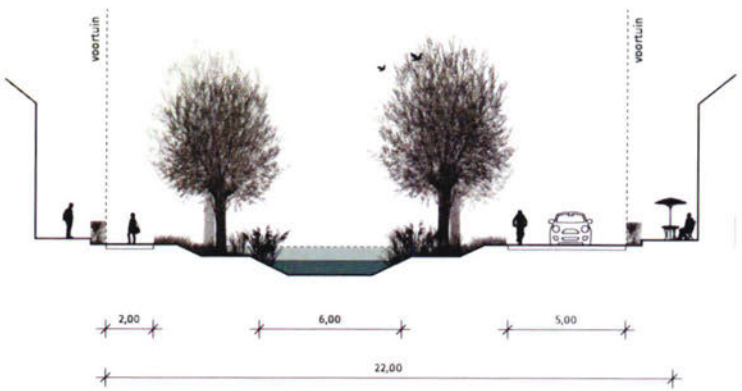


Duurzaam landschapsbeheer

Groenblauwe dooradering - profielen wonen aan het water







Groenblauwe dooradering - referenties wonen aan het water



Brede watergang met hogere begroeiing grenzend aan Blokgouw



Groenstrook langs watergang waar aan gerecreëerd kan worden



Fietsen en wandelen langs de groene blauwe dooradering



Achtertuinen grenzend aan de watergang

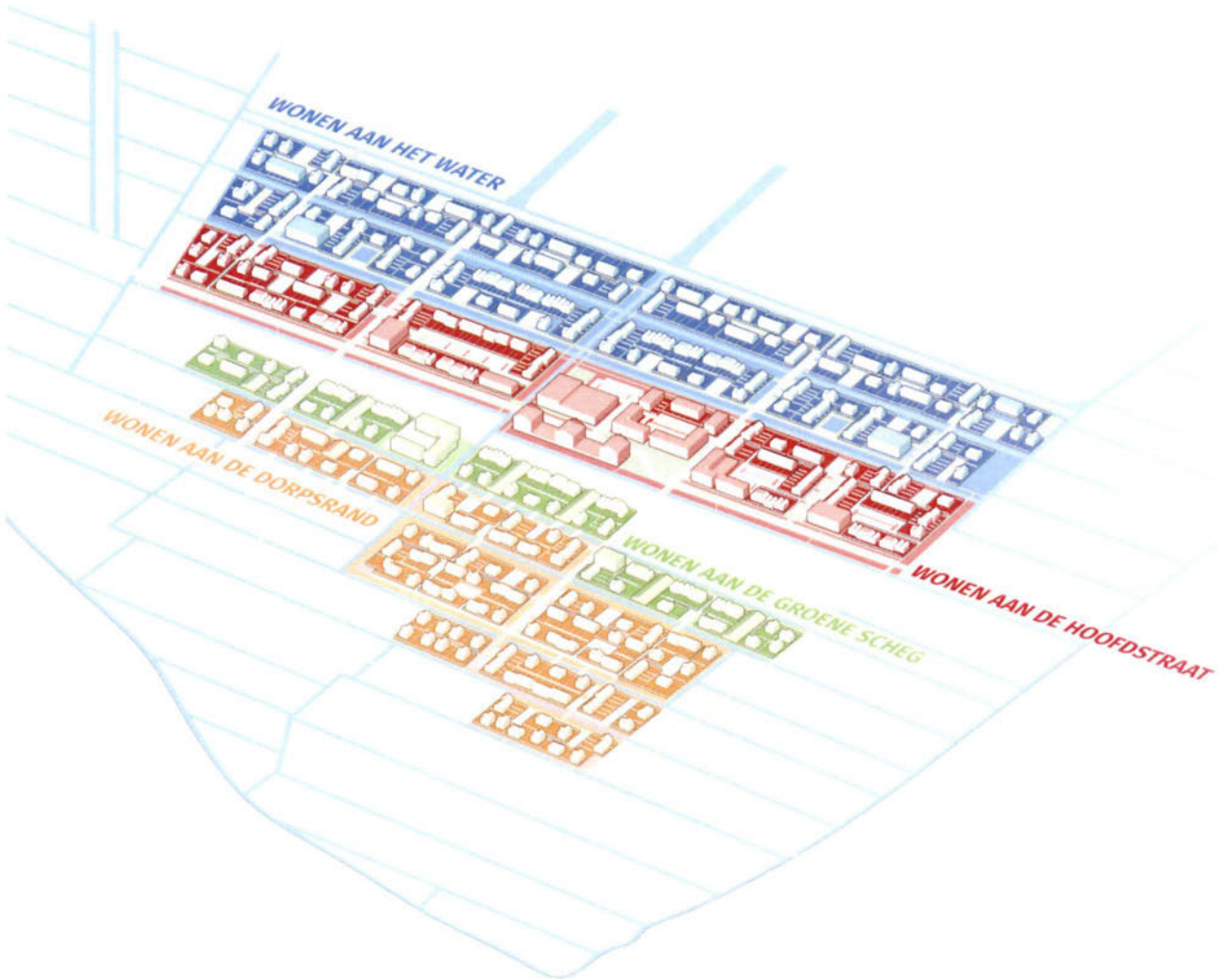
5. Plan

Wonen

De Lange Weeren biedt plaats aan 1160 woningen met een verdeling van 1/3 sociaal, 1/3 betaalbare woningen en 1/3 vrij. De wijk wordt opgebouwd uit 70% grondgebonden woningen en 30% gestapeld. Daarnaast wordt er publiek programma voorzien in de vorm van een school, sporthal, buurtsupermarkt, huisartsenpost en een ontmoetingsruimte.

De Lange Weeren wordt een diverse woonwijk.
Een aaneenschakeling van diverse woonbuurtjes vormen vier onderscheidende woonmillieus; wonen aan het water, wonen aan de hoofdstraat, wonen aan de dorpsweide en wonen aan de dorpsrand.

De buurtjes zijn gegroepeerd rondom een gezamenlijke openbare ruimte waardoor ontmoeting en sociale cohesie wordt gestimuleerd.



5. Plan

Wonen



Wonen aan het plein op de rand van het open landschap (Klein Kadoelen, Amsterdam)



Wonen aan een buurtplein (Blaricummermeent, Blaricum)

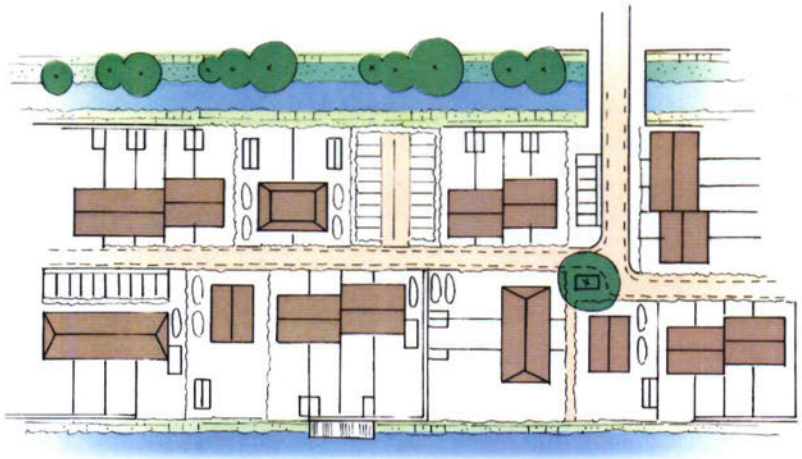


Wonen aan de Dorpsweide

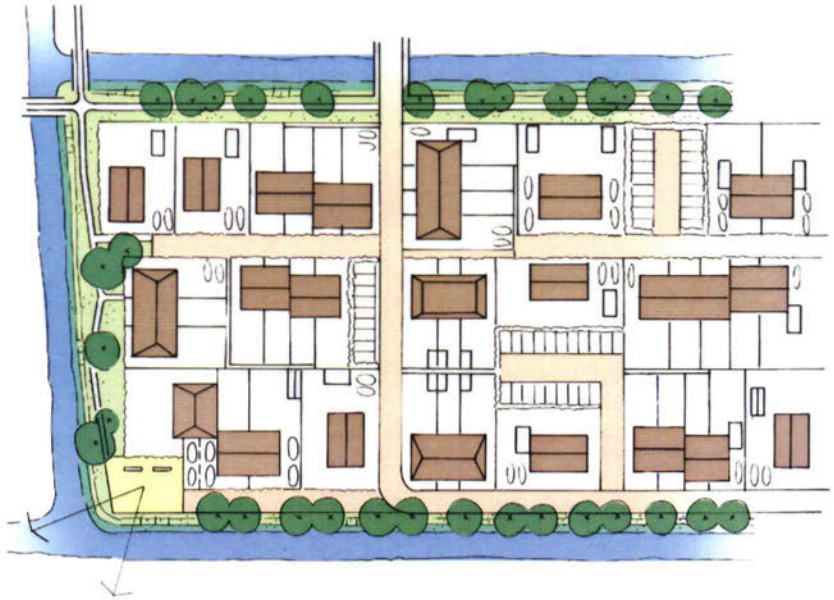


Wonen aan het water

Proefverkavelingen

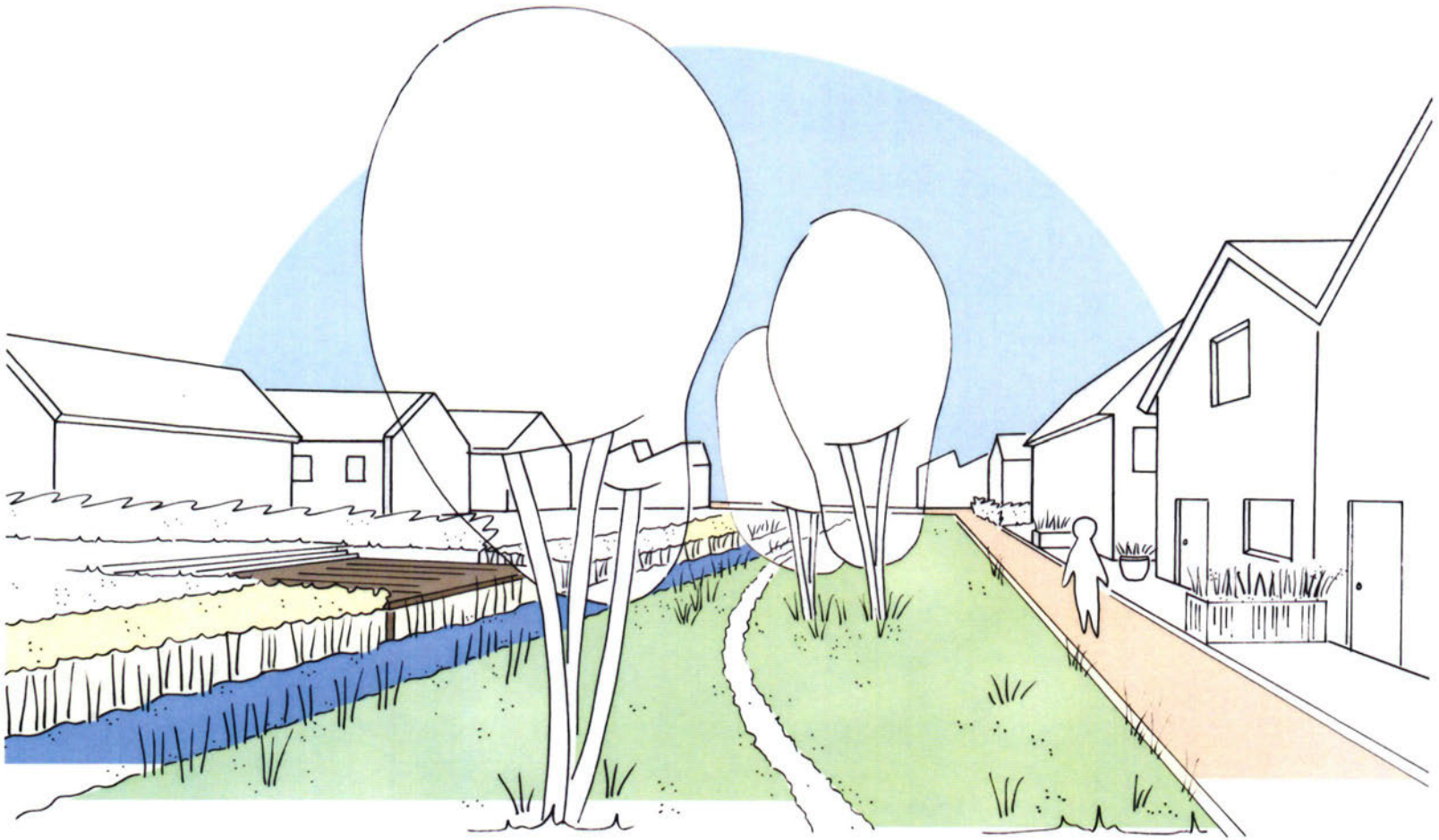


Wonen aan het water
Bewoners grenzen met hun achtertuin aan het water en hebben de mogelijkheid om aan te meren aan een vlonder. De woonstraat die toegang biedt tot de woningen kent een as-verspringing. Hierdoor worden lange zichtlijnen onderbroken en ontstaat een klein pleintje aan de straat.



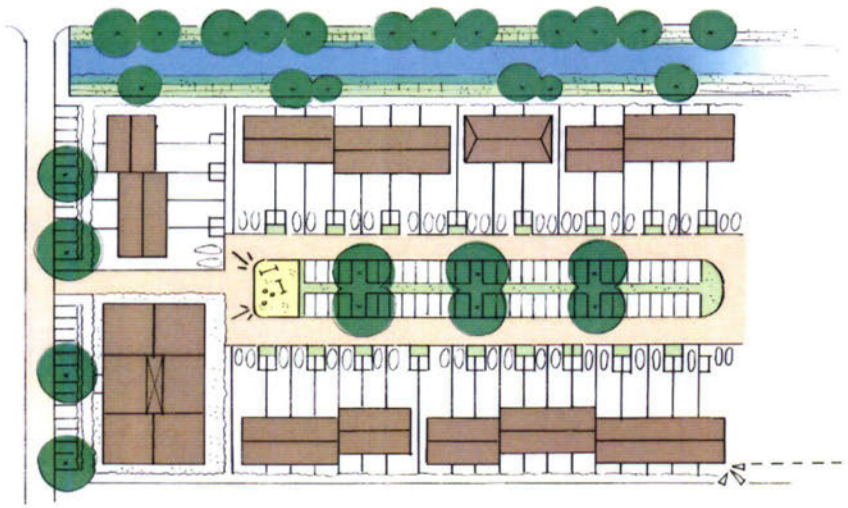
Wonen aan de dorpsrand
In de dorpsrand wordt er naar variatie in dakrichtingen, verspringende rooilijnen en fraaie hoekaccenten gezocht om een levendig en gevarieerd dorps silhouette te creëren. Op de hoek bevindt zich een pleintje met uitzicht op het open landschap. Dit levendige pleintje is verbonden met wandelpaden in de flanken en aan het kindlint.

Proefverkavelingen

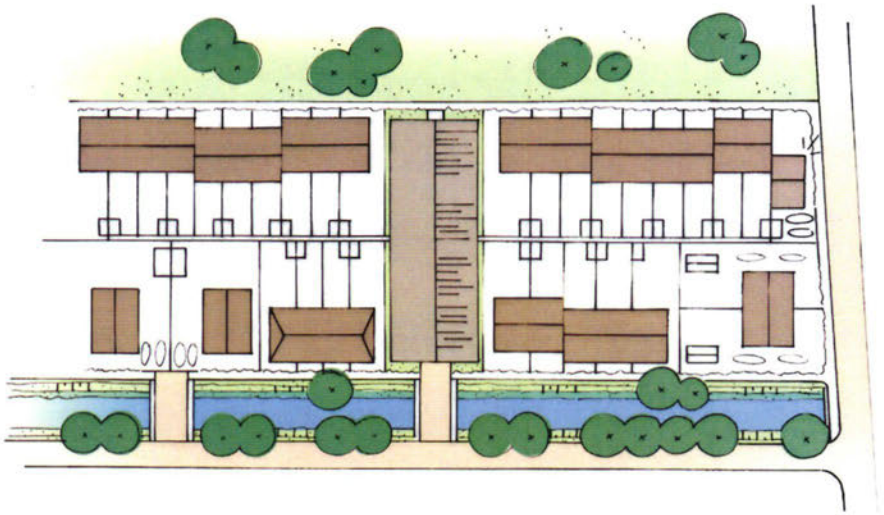


Impressie groen-blauwe dooradering

Proefverkavelingen



Wonen aan de hoofdstraat
In het centrum van het dorp bevinden zich langere rijwoningen die een duidelijke wand creëren langs de hoofdstraat. Binnen het afgesloten bouwblok wordt er ruimte geboden aan parkeren en een speeltuintje. Vanaf de straat is er direct zicht op de groene speelvoorziening, terwijl het parkeren buiten het zicht blijft, zelfs vanaf de toegangsweg binnen het bouwblok.



Wonen aan de Dorpsweide
Langs de Dorpsweide bevinden zich langere rijwoningen die een duidelijke wand vormen aan de groene ruimte. De Dorpsweide biedt gelegenheid voor recreatie voor de bewoners in de buurt. Het parkeren is ondergebracht in ruime parkeerschuren die zich tussen de rijwoningen bevinden. De parkeerschuren bieden een veilige plek voor het parkeren van busjes met kostbaar gereedschap en zorgen ervoor dat het parkeren aan het zicht wordt onttrokken.

Proefverkavelingen



Impressie woonstraat

Financiële paragraaf

Begin 2011 heeft de gemeente Edam-Volendam het bestuursakkoord Pilot Waterland ondertekend. Waterland heeft betrekking op de ontwikkeling van de toen nog rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend. De ontwikkeling van De Lange Weeren moest per woning € 10.000 euro generen om te kunnen investeren in groene en recreatieve waarden in de rijksbufferzone. Eind 2019 biedt de provincie Noord-Holland ruimte om in de geest van bestuursakkoord een alternatief plan in te dienen. Mocht de gemeente Edam-Volendam met een goed kwalitatief plan komen met aantoonbare extra investering in de kwaliteit van het landschap dan kan dit plan een alternatief zijn voor investering in een fonds.

In dit plan wordt op basis van 1160 woningen afgerond € 11,6 miljoen euro geïnvesteerd aan extra kwaliteit die een reguliere gebiedsontwikkeling overstijgt. De investeringen worden gedaan op het gebied van natuur, water en landschap en recreatie en zijn onder te verdelen in een vijftal projecten. Hieronder leest u een toelichting van deze projecten.



1. Project groenzicht
In tegenstelling tot een reguliere gebiedsontwikkeling waar gemiddeld 0,4 bomen per inwoner worden aangeplant passen we in De Lange Weeren de ambitieuze stelregel 3-30-300 toe. 3 bomen zichtbaar vanuit elke woning, 30% boombedekking van de openbare ruimte en 300 meter tot het dichtstbijzijnde park. Dit zorgt direct voor meer schaduw en minder hittestress. De wijk krijgt hiermee een groener karakter en is klimaatadaptiever. In het plangebied worden niet alleen kleine en jonge bomen geplant maar ook bomen met een grotere plantmaat. Dit zijn oudere en hiermee relatief grote bomen. Wanneer het project Groenzicht verder is uitgewerkt zal dit worden afgestemd met de verschillende belanghebbenden.

De extra investering in het project groenzicht bedraagt ca. € 750.000,-



2. Project recreatie in de flanken
In de flanken wordt met respect voor de natuur volop ingezet op recreatie. Zo komen er diverse wandelen fietspaden, bruggen, picknickplaatsen, speelplekken, loopsteigers en plekken om het water te benutten om bijvoorbeeld te kanoën of te suppen. Dit is een goede aanvulling op de recreatieve routes in de gemeente, waarbij natuurbeleving een belangrijk uitgangspunt is. Samen met de bewoners zullen wij het project recreatie verder uitwerken. Wanneer het project Recreatie verder is uitgewerkt zal dit worden afgestemd met de verschillende belanghebbenden.

De extra investering in het project recreatie bedraagt ca. € 1.925.000,-



3. Project plasdras (waterbergingszone)
Het landschap rond De Lange Weeren vormt een verbindende schakel tussen de historische veengebieden en de IJe. Het nieuwe plan koestert en ontwikkelt de uiterlijke kenmerken van het nog aanwezige veenweidelandschap. Het huidige veenweidelandschap in de flanken transformeert tot natte natuur en bloemrijk grasland met recreatiemogelijkheden. De flanken worden deels afgegraven om waterbergingszones en plasdrasgebieden te creëren. Door het maaiveld in de flanken te verlagen worden de natuurwaarden en waterbergingscapaciteit voor geheel Volendam verbeterd. Zo is de omgeving in de toekomst beter bestand tegen regenwateroverlast, wordt de waterkwaliteit verbeterd en wordt bodemdaling tegengegaan. Het gedeeltelijk verlagen van het maaiveld en het dieper en breder maken van bestaande sloten in zowel het stedelijke gebied als in de flanken leidt tot een toename van biodiversiteit en wateropvangcapaciteit. Dit komt ten goede aan de lokale (weide)vogelpopulatie, aan de groei van kruidenrijke graslanden en het sluit naadloos aan bij de integratie met het omringende natuurlijke landschap. Om de weidebodem voedselarmer te maken, kunnen lisdodden worden geplant. De lisdodden kunnen worden geoogst en afgevoerd, waardoor zich steeds minder voedingsstoffen in de bodem bevinden. Op dit moment wordt het landschap gekenmerkt als agrarische grond met beperkte natuurwaarden. Met dit project wordt circa de helft van het landschap omgezet in een natuurgebied.

Om een duurzame, klimaatbestendige woonwijk te realiseren waarin we zowel de nieuwe woonwijk als heel Volendam beschermen tegen wateroverlast, is een drooglegging van het te bebouwen gebied van ca 0,8 m benodigd. Het project De Lange Weeren wordt in samenhang met de bescherming van de Volendammermeer beschouwd. De waterberging van de Volendammermeer krijgt in de nieuwe situatie een plek in De Lange Weeren. Om dit te bereiken, hebben we besloten om in zowel het stedelijk gebied als in de flanken de bestaande sloten te verbreden en dieper te maken. We hebben ook de ambitie om het waterpeilgebied De Lange Weeren te verbinden met het waterpeil polder Katwoude, zodat we nog meer bergingscapaciteit kunnen realiseren. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt samen met het Hoogheemraadschap. Door deze maatregelen komen wij tegemoet aan de wensen van het Hoogheemraadschap en bouwen wij een klimaatadaptieve woonwijk.
De begeleiding en het onderhoud van het project plasdras zal door de gemeente verricht worden Het meerjarenonderhoud en de begeleiding van het project plasdras is in beeld gebracht. Dit bedraagt ca. € 112.000,- per jaar excl. btw. Dit bedrag is opgenomen voor de komende vijf jaar zodat de eerste jaren van het begeleiden en onderhouden zijn gedekt en daarna zal het onderhouden worden opgenomen in de begroting van de gemeente. Als het project plasdras verder is uitgewerkt zal dit worden afgestemd met de verschillende belanghebbenden.

De extra investering in het project plasdras bedraagt ca. € 5.650.000,-

Financiële paragraaf





4. Project duurzame mobiliteit
De opzet van het plan zoekt een logische voortzetting en opwaardering van de huidige doorlopende en kwalitatieve regionale fietsnetwerk. Er wordt daarom in de flanken een langzaam verkeersroute aangelegd en aangesloten op het regionale (fiets-)padennetwerk doormiddel van een fietstunnel onder de Zeddeweg. Het toepassen van een regionale fietsroute en een fietstunnel onder de Zeddeweg versterkt het STOMP-principe. Bij de realisatie van de fietstunnel willen wij ook een nieuwe waterverbinding realiseren, zodat wij het waterpeil polder Katwoude aansluiten op het waterpeil de Lange Weeren. Deze koppelkans is zeer gewenst vanuit het Hoogheemraadschap en wij gaan hier ons dat ook hard voor maken of dit technisch uitvoerbaar is.

De extra investering in het project duurzame mobiliteit bedraagt ca. € 2.952.000,-

5. Inbrengwaarde gronden flanken
Om de kwalitatieve impuls te kunnen geven aan de gronden in de flanken en deze op een hoog niveau te onderhouden is het noodzakelijk om de gronden te verwerven als gemeente. Voor de inbrengwaarde hiervan is rekening gehouden met een bedrag van € 0,90 per vierkante meter inclusief bijkomende kosten (k.k. en notariskosten etc.). De inbrengwaarde is gecalculeerd op € 6,- per m2. Een deel daarvan is toerekenbaar aan de extra kwaliteit, daarom wordt een bedrag van € 0,90 per m2 opgenomen in dit hoofdstuk.

De extra investering t.b.v. inbrengwaarde flanken bedraagt ca. € 406.000,-



Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13275
Extern Zaak ID	2112434
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	15.a
Titel	Mobiliteit: Statusupdate motie M37-2022: 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten' (C-agenda Ruimte 09-10-2023)
Organisatieonderdeel	BU/INFRA

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M.E. Berghuis

Office 365 Gebruikers

Telefoonnummer +31235143704

michel.berghuis@noord-holland.nl

Verzenddatum

20 SEP. 2023

Kenmerk

2112434/2111746

Uw kenmerk

Betreft: Statusupdate motie M37-2022

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
de voortgang op de motie M37-2022 'Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten'.

Aanleiding

In de vergadering van commissie M&B van 7 maart 2022 is onder agendapunt 12 (actualisering iMPI 2022-2029) een motie M37-2022 aangenomen.

Aanleiding van deze motie was dat bij het project N241-13 (A.C. de Graafweg) tussen de betrokken partijen provincie Noord-Holland, PWN en Boskalis gewerkt wordt als een bouwteam en toetsen worden uitgevoerd door een kostentafel en een risicotafel. De verwachting is dat een bouwteam en het toetsen door een kostentafel en een risicotafel de risico's van het project verkleint en bijbehorende kostenoverschrijdingen vermindert. Gezien de toekomstige krappe financiële ruimte voor mobiliteit is het nog belangrijker om als provincie alles in het werk te stellen tot het tegengaan van kostenoverschrijdingen. Om deze reden zijn de door u ingediende moties aangenomen:

- motieverzoek 1: om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen;

- motieverzoek 2 is om bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.

Middels deze brief willen wij u informeren over de voortgang op deze twee motieverzoeken.

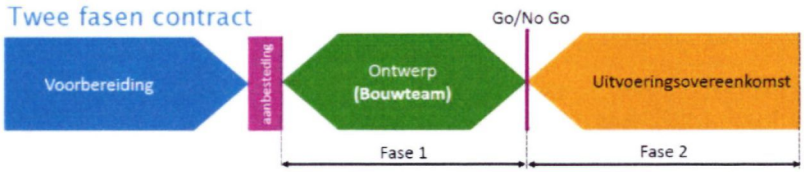
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Inleiding

Werken vanuit een bouwteam is een relatief nieuwe contract- en samenwerkingsvorm tussen de Opdrachtgever (Provincie Noord-Holland) en Opdrachtnemer (aannemer) waar wij als provincie afgelopen jaren mee gestart zijn binnen infrastructurele investeringsopgaven.

Een bouwteam is een eerste fase (hierna: fase 1) van een 2-fasencontract, waarin een samengesteld team (bestaande uit vertegenwoordigers van de Opdrachtgever en de Opdrachtnemer) het werk voorbereidt. Dit kan bijvoorbeeld het opstellen van het ontwerp zijn. Met een bouwteam kan de provincie in een vroeg stadium een team vormen met uitvoeringsdeskundigen en vroegtijdig en goed overbrengen aan de Opdrachtnemer wat de doelstellingen en verwachtingen van het project zijn. Daarnaast kunnen de samenhangende uitvoeringskosten al in een vroeg stadium door de Opdrachtnemer inzichtelijk gemaakt worden en daarmee in de ontwerpfase meegewogen worden.



Uiteindelijk leidt het resultaat van een bouwteamsamenwerking tot een uitgewerkt ontwerp inclusief plannen, waarbij de risico's zoveel mogelijk zijn gemitigeerd en daarmee een betrouwbaardere, marktconforme prijs verkregen wordt.

Als overeenstemming gevonden wordt over de prijs in fase 1, dan volgt een opdracht voor tweede fase (hierna: fase 2 de uitvoering van het werk).

Statusupdate

Het resultaat van een bouwteam (waar in motie M37-2022 om wordt gevraagd), kan pas na de uitvoeringsfase (fase 2) worden beoordeeld. Pas dan is goed inzichtelijk in welke mate de beoogde effecten bereikt zijn of dat er bijvoorbeeld nog risico's/wijzigingen zijn opgetreden in de uitvoeringsfase. Echter is het waardevol om ook tussentijds terug te blikken op de bouwteamfase en inzichten te verkrijgen hoe deze bouwteams (die in de afrondende fase zitten/ inmiddels afgerond zijn) zijn verlopen nu het nog vers in het geheugen zit.

Het nut van een tussenevaluatie is vanuit de sector INFRA bekrachtigd door de opdracht breder te trekken t.o.v. wat er primair op basis van de motie verzocht is. Vanuit de sector is tevens een behoefte om ook de fase(n) voorafgaand het uitvoeren van de bouwteamfase te beschouwen. Daarnaast is het nuttig om de evaluatie niet te beperken tot het project N241-13 (A.C. de Graafweg), maar ook de andere bouwteams binnen de provincie te beschouwen. Het verbreden van deze opdracht (t.o.v. uw motieverzoeken) heeft als doel om het resultaat van het evaluatietraject te verrijken.

Op basis van het tussenevaluatietraject zijn per bouwteam interessante inzichten verkregen. Op basis van deze tussentijdse inzichten is een eerste beeldvorming verkregen dat het toepassen van bouwteam en kostentafel[1] in meer of mindere mate positief bijdraagt aan het op effectieve wijze bereiken van de projectdoelstelling en tot op heden het beoogde effect heeft gebracht. Ook is in deze eerste beeldvorming geconcludeerd dat voor het bereiken van het succes aandacht uit dient te gaan naar een aantal belangrijke aspecten in de samenwerking. In de bijlage van deze brief willen wij deze aspecten (in de vorm van inzichten) graag met u delen.

Om bovengenoemde eerste beeldvorming tot een algemene conclusie te brengen, dienen deze effecten van een bouwteam ook in de uitvoeringsfase gemonitord te worden. Zoals eerder in deze brief toegelicht, zal hiervoor na afloop van de uitvoering dit effect beoordeeld worden, waarna geconcludeerd kan worden of van een daadwerkelijk positief resultaat sprake is.

Daarna kan een gedegen besluit worden genomen om een bouwteam en kostentafel een van de te overwegen reguliere contractvormen te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen. Vooruitlopend op de conclusie kan in algemene zin gesteld worden dat een passende contractvorm maatwerk is en daarom per project en op meerdere momenten in het project zal moeten worden afgewogen.

Tot slot

Motie M37-2022 kan pas worden afgedaan aan het einde van de uitvoeringsovereenkomst (fase 2) van de projecten. Hiertoe zal een eindevaluatie uitgevoerd worden.

Naar verwachting zal de eindevaluatie in 2025 volgen. De opgedane inzichten uit de 1e fase worden al ingezet in nieuwe 2-fasen contracten en zullen ook gedeeld worden met andere partijen die deze contractvorm inzetten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Inzichten naar aanleiding van de tussenevaluatie

[1] Binnen de uitgevoerde bouwteams zijn geen risicotafels ingezet. Wel is binnen de bouwteams een risicomanagementproces ingericht waarin door de risicomanager een risicodossier is bijgehouden.

Bijlage 1 Inzichten naar aanleiding van de tussenevaluatie

De volgende inzichten zijn verkregen op basis van de tussenevaluatie:

Inzicht 1. Het bouwteam bepaalt het succes.
Een bouwteam kan pas het gezamenlijke doel bereiken (succes) als het bouwteam het gezamenlijke doel wil nastreven (ambitie). Dit betekent dat het succes grotendeels afhankelijk is van de samenwerkingscultuur, de personen die het bouwteam vertegenwoordigen en de intrinsieke motivatie die de personen hebben om van het bouwteam een succes te maken. De volgende factoren spelen een belangrijke rol in het verkrijgen van een goede samenwerkingscultuur:

- een gedeelde motivatie;
- een hoog vertrouwenssaldo;
- het tonen van leiderschap; en
- stabiliteit en continuïteit in het team.

Inzicht 2. Vind een gemeenschappelijke werkwijze en durf af te wijken van het traditionele.
Naast het creëren van een goede samenwerkingscultuur, is het van belang om in een geïntegreerd team ook een geëigende werkwijze te vinden. De volgende factoren spelen daarbij een belangrijke rol:

- gecontroleerd (durven) afwijken van vastgestelde bedrijfsprocessen: door het werken in een bouwteam dient een gezamenlijk kwaliteitssysteem ingericht te worden. Het afwijken van de standaard processen van een organisatie dient goed vastgelegd te worden en vanuit alle deelnemende organisaties (inclusief achterban/management) gerespecteerd te worden;
- het (durven) loslaten van traditionele samenwerkingsvormen: er wordt gezamenlijk in een integraal team gewerkt, waardoor er binnen de bouwteamopgave geen Opdrachtgever-Opdrachtnemer rolverhouding meer aanwezig is (er bestaat geen wij-zij meer);
- het (durven) loslaten van vastgeroeste gewoonten: om goed te kunnen samenwerken in een geïntegreerd team is het belangrijk dat er open en transparant gewerkt wordt. Zo betekent dit dat openheid en transparantie over de kostenopstelling van de Opdrachtnemer. Een voorbeeld van een gewoonte van de Opdrachtgever is dat het "hoe" niet te snel wordt voorgeschreven;
- tijdsdruk: de hiervoor genoemde factoren vragen stuk voor stuk om onderling en wederzijds vertrouwen. Omdat het niet te voorspellen is hoeveel tijd er nodig is om op het noodzakelijke vertrouwensniveau te komen moet voldoende ruimte ingebouwd zijn om het vertrouwen op te bouwen en onderhouden.

Inzicht 3. Niet alleen de inhoud (technisch/juridisch perspectief) bepaalt of een bouwteam de best passende contract-/samenwerkingsvorm is, ook het team dient gesteld te staan (mentaal perspectief).
Bij het nemen van beslissingen voor de inkoopstrategie (de te hanteren contractvorm; in deze casussen: 2-fasencontracten) dient naast inhoud en risicoprofiel (ook wel: technisch/juridisch perspectief) ook goed beschouwd te worden of het (provincie) team voldoende gesteld staat (ook wel: mentaal perspectief) om deze bouwteamrol in te kunnen vullen (mede gelet op de stabiliteit en continuïteit wat over de looptijd van het team verlangd wordt).

Inzicht 4. Wees je bewust dat keuzes die je aan de voorkant maakt onbewust van invloed kunnen zijn op je proces.
De bouwteams van de provincie zijn tot op heden op verschillende wijzen voorbereid en in verschillende bouwteamsamenstellingen uitgevoerd. Een inzicht dat op basis van de evaluatie verkregen is, is dat onbewust genomen besluiten sterk van invloed kunnen zijn op het verloop van een bouwteamproces. Dit kan het beste uitgelegd worden aan de hand van een voorbeeld: Vanuit de provincie wordt gewerkt met vaste projectrollen. Als teamleden vanuit de provincie tijdens de aanbestedingsfase geïntroduceerd worden, kan dit een verwachting creëren over de invulling van de rollen aan opdrachtnemerszijde. Zo was er zowel vanuit de opdrachtgever de projectmanager voorgesteld, waarbij in het begin de

verwachtingen niet duidelijk waren of er nog een projectmanager vanuit de Opdrachtnemer nodig was.

Inzicht 5. De werking van een kostentafel is positief. Aandachtspunt is het zorgdragen van een goede samenstelling van de kostentafel.
In het merendeel van de bouwteamopdrachten is de kostentafel als vorm toegepast om het kostenramingsproces van het ontwerpproces te scheiden. Hierdoor kan de kostentechnische opgave losgeweekt worden van de technische opgave. Uit de interviews is unaniem gebleken dat de inzet van een kostentafel een succesvolle toepassing is. Dit heeft er voor een aantal bouwteams toe geleid dat de toepassing van deze kostentafel ook in de uitvoeringsfase (fase 2) is doorgezet.

De voornaamste rol van de kostentafel is om gezamenlijk tot een marktconforme prijs te komen. Aangezien marktconformiteit in grote mate bepalend is voor het bereiken van een prijsovereenstemming voor de uitvoeringsfase, is een aandachtspunt dat er een hoge druk komt te staan op het advies van de kostentafel. Het wordt aangeraden om aan de voorkant in overweging te nemen om een onafhankelijke kostendeskundige deel te laten nemen aan de kostentafel.

Inzicht 6. Zorg voor actuele en betrouwbare stuurinformatie en stuur op de bouwteamplanning.
Het is van belang om aan de voorkant heldere afspraken te maken over het gezamenlijk regie voeren met goede stuurinformatie. Deze stuurinformatie omvat inzicht in het actuele risicoprofiel, de planning en de financiële stand. Daarnaast is het van belang hier goede opvolging aan te geven. Pas wanneer deze stuurinformatie goed actueel en inzichtelijk wordt gehouden, kan hier op geacteerd worden. Het verschuiven van een opleverdatum levert een risico op voor het gestand kunnen doen van de aanbieding.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13349
Extern Zaak ID	2111565
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	15.b
Titel	Mobiliteit: OV Jaarverslag 2022 (C-agenda Ruimte 09-10-2023)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

De provincie Noord-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in 3 gebieden in Noord-Holland: Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Ieder jaar wordt er een jaarverslag gepubliceerd met de resultaten van het openbaar vervoer in deze gebieden, zoals het aanbod, het gebruik en de kwaliteit van het OV. Het jaarverslag 2022 is te downloaden op de website van de provincie Noord-Holland.

Jaarverslag 2022 Openbaar Vervoer Provincie Noord-Holland



Lees verder

Samenvatting – infographic



Inhoud

Voorwoord

1 Kerncijfers 2022

2 Rol van de provincie in het OV

3 Grote invloeden busvervoer in 2022

4 OV-aanbod

5 OV-gebruik

6 OV-kwaliteit

7 Financiën

Dataverantwoording/Disclaimer
Alle cijfers in dit jaarverslag zijn volgens opgave van de concessiehouder, tenzij anders aangegeven. In alle zorgvuldigheid zijn deze cijfers samengebracht in dit jaarverslag. Aan deze publicatie kunnen geen rechten ontleend worden. Druk- en zetfouten voorbehouden. De jaarverslagen worden opgesteld op basis van de dan bekende cijfers. Cijfers uit voorgaande jaren kunnen beperkt afwijken van eerdere jaarverslagen als gevolg van correcties of bijstellingen. De meest recente rapportages met cijfers zijn dan leidend.

Voorwoord



Hierbij bied ik u het Jaarverslag 2022 – Openbaar Vervoer provincie Noord-Holland aan. In dit jaarverslag zal worden ingegaan op het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer dat in 2022 in opdracht van de provincie Noord-Holland reed.

Een nieuw evenwicht

Na twee sterk ontregelde jaren voor het openbaar vervoer door de coronapandemie is 2022 het jaar waarin het 'normale' leven weer kon worden opgestart. De mondkapjes mochten thuisgelaten worden en we mochten weer zonder restrictie naar kantoor, evenementen en andere recreatie. Al snel is gebleken dat de mogelijkheid tot thuiswerken, en andere in de pandemie opgedane gewoonten, ervoor zorgen dat wij niet zomaar teruggaan naar hoe we het hebben achtergelaten in 2019. Er stelt zich een nieuw evenwicht in op een lager gebruiksniveau dan wij gewend waren: in 2022 lag het aantal instappers op 76% van 2019. Dat brengt de nodige uitdagingen met zich mee als het gaat om het financieel gezond houden van de concessies, terwijl er een volwaardige dienstregeling geboden moet worden. Voor 2022 werd er nog een beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk aangeboden om de grootste verschillen in opbrengsten te overbruggen, maar het wordt een uitdaging om tot een duurzaam nieuw evenwicht te komen.

Gewaardeerde dienst onder druk

In verband met personeelstekorten onder de chauffeurs, materiaaltekort vanwege de oorlog in Oekraïne en stakingen later in het jaar nam in 2022 ook de rituitval toe. De al aangescherpte dienstregeling stond onder flinke druk en er werd bij vervoerders hard gewerkt om deze te verlichten. Zo is het inmiddels ook mogelijk om het rijexamen in het Engels te doen, zodat ook niet-Nederlandssprekenden de mogelijkheid hebben om chauffeur te worden.

De hoeveelheid reizigers in onze concessies mag dan nog niet op het oude peil zijn, de kwaliteit van het openbaar vervoer werd in 2022 goed gewaardeerd. Tijdens het onderzoek van de OV-Klantenbarometer van het CROW kregen de concessies van de provincie Noord-Holland gemiddeld een cijfer van 8,1: de hoogste gemiddelde score voor een ov-autoriteit. Een mooi compliment voor ons, onze vervoerder Transdev/Connexxion en onze buurtbusverenigingen.

Vooruitblik

Door leveringsproblemen van onderdelen voor de elektrische bussen is het nog niet gelukt om in 2022 van Gooi en Vechtstreek de eerste concessie te maken die volledig 'zero-emissie' rijdt. In 2023 verwachten wij dat deze mijlpaal alsnog bereikt kan worden en zo een grote stap te zetten in onze duurzaamheidsopgaven binnen het openbaar vervoer in Noord-Holland.

Vanaf eind 2022 is het mogelijk om in alle Noord-Hollandse concessies te betalen via OVPay. Dat wil zeggen dat reizigers de mogelijkheid hebben om met hun betaalpas in- en uit te checken in al onze bussen voor het reizen zonder kortingsproducten. In 2023 zal dit ook landelijk mogelijk zijn en een meer laagdrempelige manier van betalen zijn, vooral voor de incidentele reiziger.
De veelvoud aan uitdagingen waar de sector nu voor staat is imposant. Hierbij bedank ik graag iedereen met wie wij het afgelopen jaar met man en macht het openbaar vervoersysteem draaiende hebben weten te houden en te verbeteren: onze vervoerder Connexxion/Transdev, onze gemeenten, alle belangenorganisaties en zeker ook de buurtbussen en hun vrijwilligers als onmisbare schakel in ons OV-aanbod. Elke dag werken we samen naar een duurzaam toekomstbeeld en houden wij onze provincie bereikbaar voor iedereen.

Jeroen Olthof,
Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid
Provincie Noord-Holland

1 Kerncijfers 2022

1 Kerncijfers 2022

Gebruik van het Openbaar Vervoer in Noord-Holland

Aantal reizigerskilometers (x miljoen): reguliere buslijnen + buurtbussen (op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	43,9	68,5	64,9
2020	23,3	37,2	33,4
2021	24,1	40,5	34,7
2022	**33,9 (+41%)**	**54,6 (+35%)**	**49,2 (+41%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Vertrekpunctualiteit

Percentage bussen op tijd: vertrekpunctualiteit -60 seconden tot 180 seconden			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	90,2%	90,8%	89,8%
2020	90,7%	90,9%	94,4%
2021	89,7%	91,3%	93,9%
2022	**84,8%**	**89,9%**	**92,2%**

Bron: Connexxion/Transdev

Rituitval

Percentage rituitval in dienstregelingsuren (norm=max 0,2%)			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	0,19%	0,39%	0,10%
2020	0,15%	0,34%	0,14%
2021	0,24%	0,27%	0,17%
2022	**3,51%**	**2,98%**	**2,52%**

Bron: Connexxion/Transdev

Reizigerstevredenheid

Aantal klachten			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	784	1.681	2.218
2020	475	1.437	1.334
2021	236	764	574
2022	**887 (+276%)**	**1.155 (+51%)**	**1.019 (+78%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Sociale veiligheid

Aantal incidenten/calamiteiten sociale veiligheid gemeld door chauffeur			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	177	434	240
2020	131	387	183
2021	96	333	198
2022	**84 (-13%)**	**355 (+7%)**	**125 (-37%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Zero Emissie

Aandeel elektrische bussen (percentage van totaal; meetpunt 31 december)			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	0%	15%	39%
2020	0%	73%	69%
2021	0%	73%	69%
2022	**42%**	**74%**	**65%**

Bron: Connexxion/Transdev

Aandeel elektrische dienstregelingskilometers (percentage van totaal)			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	0%	7%	15%
2020	0%	24%	52%
2021	0%	67%	57%
2022	**15%**	**67%**	**54%**

Bron: Connexxion/Transdev

Financiën

Exploitatiebijdrage (miljoen €)*			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	11,2	15,9	19,5
2020	10,6	15	17
2021	10,8	15,8	19,0
2022	**13,2 (+22%)**	**16,9 (+7%)**	**21,1 (+11%)**

* Dit gaat om dat deel van de exploitatiebijdrage dat gebaseerd is op het aantal gereden dienstregelingsuren vermenigvuldigd met het tarief per DRU.

Bron. PNH

Reizigersopbrengsten (miljoen €)			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	8,7	20,7	13,9
2020	5,8	14,7	10,0
2021	5,9	16,0	10,4
2022	**9,1 (+54%)**	**23,1 (+44%)**	**15,2 (+46%)**

Bron: Connexxion/Transdev

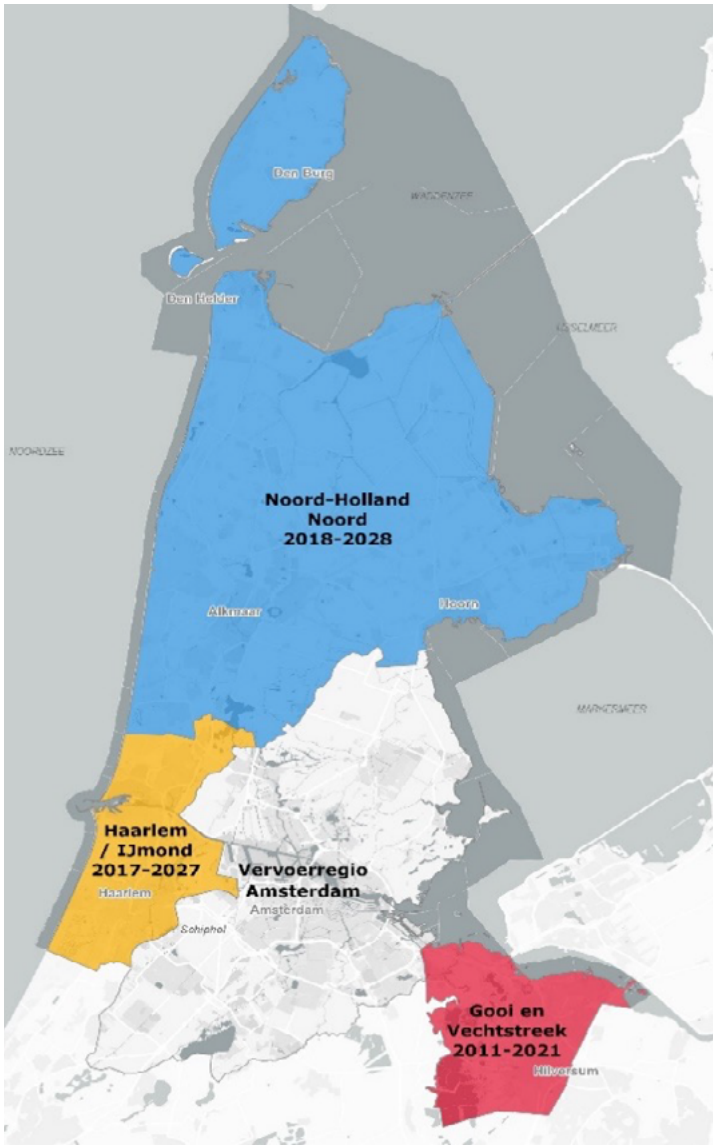
Aantal gereden dienstregelingsuren (DRU's)			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	177.606	338.044	323.540
2020	166.397	315.397	280.089
2021	172.097	320.739	301.642
2022	**172.428 (+1,9%)**	**308.233 (-4,9%)**	**300.576 (-0,4%)**

Bron: Connexxion/Transdev



2 Rol van de provincie in het OV

2 Rol van de provincie in het OV



Afbeelding 1. Concessiegebieden onder opdrachtgeverschap van de provincie Noord-Holland (bron: PNH)

De rol van de provincie in het openbaar vervoer

De provincie is verantwoordelijk voor het verlenen en beheren van concessies aan vervoerbedrijven die het openbaar vervoer moeten verzorgen in de provincie. In deze concessies zijn kwaliteits- en prestatieafspraken vastgelegd waar de vervoerder zich aan moet houden. Dit is een wettelijke verplichting (Wet personenvervoer 2000), waarvoor de provincie geld krijgt van het Rijk. De provincie Noord-Holland is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in drie gebieden in de provincie: Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Voor het openbaar vervoer in Amsterdam en de regio's Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland is niet de provincie, maar de Vervoerregio Amsterdam verantwoordelijk (zie voor meer informatie http://www.vervoerregio.nl).

Wat is een concessie?

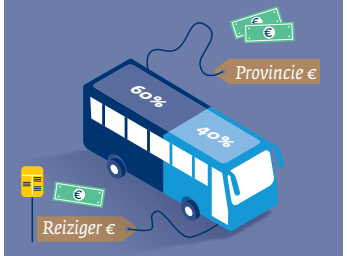
Wettelijk is bepaald dat het stads- en streekvervoer alleen verricht kan worden door vervoerders aan wie toestemming (een concessie) is verleend. Een concessie geeft aan een vervoerder het alleenrecht om onder voorwaarden het openbaar vervoer te verzorgen in een bepaald gebied voor een bepaalde tijd. De vervoerder exploiteert het openbaar vervoer in dat gebied en is verantwoordelijk voor de aanschaf, het beheer en het onderhoud van de bussen. De provincie is concessieverlener en verleent dit exclusieve recht aan de vervoerder. Als opdrachtgever stelt de provincie eisen aan de vervoerder. De provincie betaalt de vervoerder vervolgens jaarlijks een exploitatiebijdrage voor de uitvoering van het busvervoer.

Hoe kiezen we een vervoerder?

De provincie verleent een concessie na een Europese aanbesteding. Via deze openbare aanbesteding wordt bepaald welk vervoerbedrijf het regionale openbaar vervoer verzorgt. Het bedrijf dat het beste vervoer en de beste dienstverlening biedt voor de beschikbare financiële middelen mag het regionale vervoer verzorgen. Het vervoerbedrijf krijgt via de aanbesteding een concessie voor een bepaalde regio en heeft dan in een bepaalde periode het alleenrecht om het openbaar vervoer te verzorgen.

Hoe zit het financieel?

Om in Nederland openbaar vervoer aan te kunnen bieden krijgen vervoerbedrijven jaarlijks een bijdrage van de concessieverlener in de vorm van een subsidie. De exploitatiebijdrage voor de Noord-Hollandse concessies wordt grotendeels gebaseerd op het aantal gereden dienstregelingsuren (DRU's): de hoeveelheid tijd die voor de bussen nodig is om de dienstregeling te rijden. De exploitatiebijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd conform de landelijk vastgestelde indexering de 'Landelijke Bijdrage Index' (LBI; zie verder www.dova.nu), op basis van



Financiële rol
De provincie betaalt een deel van elke busrit



Routeplanning
De provincie bepaalt samen met vervoerder waar de bussen rijden



Van A naar B
De provincie zorgt dat Noord-Holland bereikbaar is

de brandstof- of energiekosten. De vervoerder ontvangt – naast de exploitatiebijdrage vanuit de provincie – inkomsten uit de reizigersopbrengsten. Voor toekomstbestendig openbaar vervoer is het belangrijk dat de reizigersopbrengsten in een redelijke verhouding staan tot de bijdrage van de overheid. Deze verhouding staat binnen het openbaar vervoer bekend als 'de kostendekkingsgraad'. Hoe hoger de kostendekkingsgraad, des te meer de kosten van het openbaar vervoer gedekt worden door de opbrengsten die uit het reizigersgebruik afkomstig zijn. (Voor de financiële bijdrage gedurende de coronapandemie, zie hoofdstuk 3 en hoofdstuk 7).

Hoe zorgen we dat de kwaliteit van het openbaar vervoer goed is?

Connexxion/Transdev is op dit moment de vervoerder in alle drie de provinciale concessiegebieden. De provincie controleert regelmatig of de vervoerder zich houdt aan de beloftes en afspraken in de afgesloten contracten. De provincie en de vervoerder zien er in samenspraak op toe dat de geboden diensten goed en aantrekkelijk zijn voor reizigers om te gebruiken en tevreden over te zijn. Dit doen wij mede door middel van de inzet van zogeheten 'mystery guests'. Mystery guests zijn reizigers die in opdracht van een adviesbureau onherkenbaar de kwaliteit van het openbaar vervoer op circa 80 aspecten beoordelen. De aspecten die beoordeeld worden komen voort uit de programma's van eisen van de drie concessies. Daarnaast zijn enkele aanvullende aspecten toegevoegd om wegbeheerders te voeden met actuele informatie. Elk kwartaal worden de concessiebeheerders en de concessiehouders op de hoogte gesteld van de resultaten. Vervolgens worden concessiehouders en wegbeheerders gevraagd actie te ondernemen op tekortkomingen, defecten en storingen. In de tijd van de pandemie werden ook meldingen gemaakt over informatievoorziening en navolging van de coronamaatregelen. Deze metingen zijn in 2022 gestopt.

Daarnaast worden er bij elke busrit gegevens verzameld over bijvoorbeeld aankomst- en vertrektijden en bezettingsgraad van de bus. Deze gegevens worden achteraf geanalyseerd om zowel het reiscomfort voor reizigers te verbeteren als de bussen efficiënter in te kunnen zetten. Dit is inzichtelijk voor de concessiebeheerders via het Modelinformatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV). Naast de vervoerder zijn belangrijke samenwerkingspartners van de provincie andere opdrachtgevers voor het openbaar vervoer, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten, belangenorganisaties, buurtbusverenigingen en, uiteraard, de reizigers via de reizigersorganisatie (ROCOV).

Meer weten over het OV en de werking van OV-concessies?

CROW publicatie: OV voor Statenleden

3 Grote invloeden busvervoer in 2022





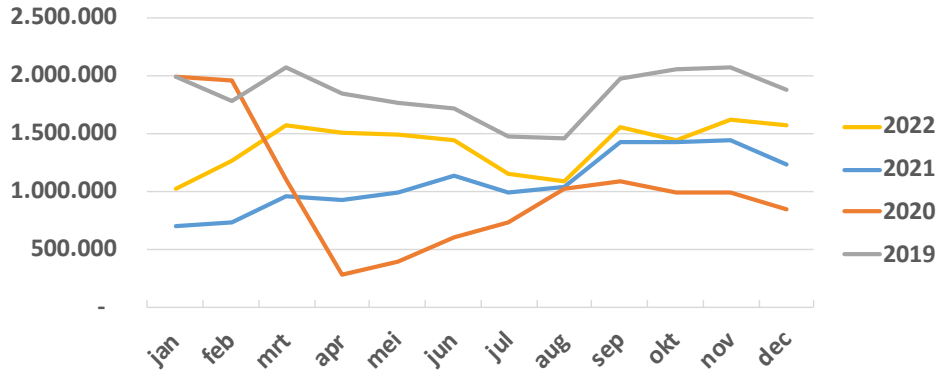
3 Grote invloeden busvervoer in 2022

Na de grote beperkingen die golden in het openbaar vervoer gedurende grote delen van 2020 en 2021, kwam er verlichting in 2022. Hoewel in de eerste weken van 2022 nog sprake was van coronarestricties, kon er gedurende het jaar een beter evenwicht worden ingesteld als het gaat om vervoersbewegingen. Het werd al snel duidelijk dat de vervoersvraag in het openbaar vervoer niet zomaar weer op het niveau van 2019 zou komen. In 2022 reden de bussen in Noord-Holland nog met een afgeschaalde dienstregeling en zaten nog niet zo vol als voorheen. Een verbetering ten opzichte van de coronajaren 2020 en 2021 in het aantal instappers, maar de groei stokte in de tweede helft van het jaar.

In die tweede helft van het jaar waren ook de eerste stakingen voor betere arbeidsvoorwaarden voor buschauffeurs. Gedurende die dagen reed een aandeel van de bussen niet en kozen reizigers wellicht ook voor een betrouwbaarder alternatief voor hun reis. Tevens zorgden personeelstekorten voor problemen met het rijden van de geplande dienstregeling. Een chauffeurstekort, mede door een hoog verzuim, betekende dat sommige ritten moesten komen te vervallen, terwijl een tekort aan onderhoudspersoneel en materiaal ervoor zorgden dat er op momenten te weinig bussen waren om een volledige dienstregeling mee te rijden.

Gevolgen voor gebruik van het OV: aantal instappers

De nieuwe mogelijkheden van het digitale werken en onzekerheden over rituitval hebben wellicht invloed gehad op het beperkte herstel van het aantal instappers in ons busvervoer. Desalniettemin is er in elke maand sprake van groei ten opzichte van 2021, zeker in de eerste helft van het jaar. Als je de trend bekijkt van instappers gedurende het jaar, zie je dat deze weer vrijwel hetzelfde is ten opzichte van 2019, ware het op een lager niveau. De enige maand die duidelijk afwijkt is januari, waarin nog coronarestricties van toepassing waren.



Grafiek 1. Aantal instappers per maand in de drie concessies van de provincie Noord-Holland (Bron: MIPOV)

Het aandeel van het aantal gereisde kilometers per vervoerwijze in de provincie Noord-Holland is in 2022 licht gestegen voor het openbaar vervoer. Daarmee komt het aandeel hoger te liggen dan in de coronajaren 2020 en 2021, maar ligt het nog ruim onder de 19% van 2019. Het aandeel van 13% in 2022 is opgebouwd uit ongeveer 9% treinvervoer en 4% bus-, tram- en metrovervoer. Het aandeel van de auto en de actieve mobiliteit (fietsen/lopen) zien een kleine daling.

Aandeel per vervoerwijze in totale vervoerprestatie van personen van 6 jaar of ouder				
Jaar	**Auto**	**OV**	**Fietsen/lopen**	**Overig**
2019	61%	19%	12%	8%
2020	64%	12%	17%	8%
2021	66%	11%	17%	6%
2022	**64%**	**13%**	**16%**	**7%**

Bron: CBS, ODiN (2019-2022)

Gevolgen voor de kosten

De nog altijd aanzienlijk lagere hoeveelheid reizigers dat in 2022 met het openbaar vervoer reisde in vergelijking met 2019 zorgde wederom voor tekorten in de opbrengsten voor vervoerders. Om toch het vervoersaanbod op een acceptabel niveau te houden, heeft de Rijksoverheid (Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat) in het NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) opnieuw afspraken gemaakt met de vervoerders en decentrale overheden over de compensatie van gemiste reizigersopbrengsten en de vergoeding van alle voorzieningen en/of maatregelen die nodig zijn om het openbaar vervoer veilig en verantwoord uit te voeren. Om in aanmerking te komen voor deze Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) werden vervoerders geacht om hun dienstregeling op 95% van het reguliere aanbod te draaien. De BVOV 2022 werd vervolgens gebaseerd op een omvang van 93% dan wel 95% van de daadwerkelijke kosten op de resultatenrekening van 2019 (op prijspeil 2022) minus de opbrengsten in 2022. Op deze wijze werden verliezen voor de vervoerders gecompenseerd.

Meer weten over de regeling?

Lees het hier

4 OV-aanbod


P -route
Noordervee-markt
Vertrek bussen
Stationsweg
Stationsplein
14
Hoorn Station
overal
7567
12-BLF-3
connexxion
133
13
greenwheels



Spreiding OV provincie Noord-Holland
Bron: Connexxion (2021, bewerkt)

4 OV-aanbod

Ons openbaarvervoersysteem moet er aan bijdragen dat heel Noord-Holland zo goed mogelijk bereikbaar is. Mede dankzij de hierboven genoemde BVOV zijn de lijnen en frequenties die in opdracht van de provincie rijden zoveel mogelijk in stand gehouden.

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van het openbaar vervoer zoals dat in Noord-Holland wordt aangeboden. In hoofdstuk 5 zal er meer worden ingezoomd op het gebruik van dit vervoeraanbod.

In de concessie Gooi en Vechtstreek is de HOV-busbaan tussen het busstation Hilversum en de A27 in december geopend. Hierdoor kunnen de bussen van lijn 320 over de vrij liggende busbaan rijden en hebben deze zo geen last van de spits. Ook is lijn 321 toegevoegd tussen Huizen en Amsterdam-Zuid. Deze vervangt spitslijn 221 en rijdt een kwartierdienst in de spits tussen Huizen en Amsterdam-Zuid.

Verschillende vormen van openbaar vervoer

In de provincie Noord-Holland worden de volgende vormen van openbaar vervoer aangeboden:

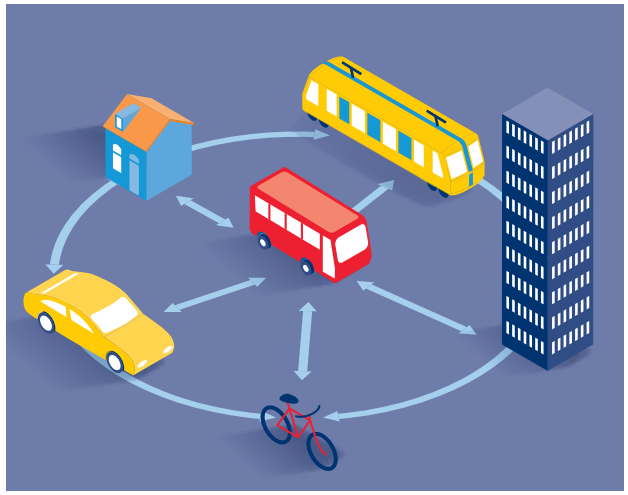
- stads- en streeklijnen
- spitslijnen
- scholierenlijnen
- R-net lijnen/ Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
- nachtlijnen
- buurtbussen
- flexlijnen

Spreiding openbaar vervoer

Op de afbeelding hienaast zijn de verschillende buslijnen in de provincie Noord-Holland aangegeven, voor de gebieden Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De originele lijnennetkaarten zijn te vinden op de site van Connexxion.

5 OV-gebruik

5 OV-gebruik



Om het gebruik van het openbaar vervoer te meten, gebruiken wij een aantal indicatoren die inzicht geven in het reisgedrag binnen onze concessies: het aantal reizigerskilometers, het aantal instappers en de reizigersgroei. In 2022 is een stevige groei te zien op al deze indicatoren ten opzichte van 2020 en 2021. Dat is een goede stap vooruit, maar om een genuanceerder beeld te krijgen, is het goed om ook het 'benchmarkjaar' 2019 in het oog te houden. Het totaal aantal reizigerskilometers mag bijvoorbeeld gemiddeld met ongeveer 37% zijn gestegen ten opzichte van 2021, ligt dit nog altijd ongeveer 23% lager dan in 2019.

Het aantal instappers op reguliere buslijnen in sinds 2021 met gemiddeld 31% gestegen, maar ligt nog ongeveer 25% lager dan in 2019. Bij de buurtbussen is er zelfs sprake van meer dan een verdubbeling van het aantal instappers ten opzichte van het jaar ervoor. In het algemeen is verder nog te zien dat de hoeveelheid reizigerskilometers in de Gooi en Vechtstreek forser is gestegen dan het aantal instappers. Dat betekent dat daar vooral het aantal langere reizen is gegroeid het afgelopen jaar. In Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord was de groei meer evenredig.

Aantal reizigerskilometers (x miljoen): reguliere buslijnen + buurtbussen (op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2019	43,9	68,5	64,9
2020	23,3	37,2	33,4
2021	24,1	40,5	34,7
2022	**33,9 (+41%)**	**54,5 (+35%)**	**47,4 (+37%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal instappers reguliere lijnen (miljoen) (op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2019	4,4	10,9	7,1
2020	2,4	5,8	3,7
2021	2,4	6,4	4,1
2022	**2,9 (+18%)**	**8,4 (+30%)**	**5,6 (+32%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal instappers buurtbussen (op basis van: OV chip, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem- IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	-	17.873	278.086
2020*	-	2.520	65.083
2020**	-	28	2.458
2021	-	5.447	108.125
2022	**-**	**13.781 (+153%)**	**230.645 (+113%)**

* door corona reden de buurtbussen in 2020 tot medio maart
** instappers Buurtbustaxi week 36 t/m 53 opgeteld voor Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De buurtbustaxi is in 2020 tijdelijk ingezet ter vervanging van de buurtbussen die in verband met corona niet reden.
Bron: Connexxion/Transdev

Jaar	Aantal instappers Texelhopper, incl. lijn 28
2019	379.425
2020	198.102
2021	254.243
2022	**313.812 (+23%)**

Jaar	Aantal instappers Texelhopper, excl lijn 28
2019	110.555
2020	76.326
2021	92.287
2022	**118.348 (+28%)**

Jaar	Aantal instappers Overal Flex
2019	8.597
2020	6.106
2021	7.186
2022	**9.766 (+36%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Reizigersgroei 2021 – 2022 (miljoen) (op basis van: OV chipkaart, studenten OV, Ticketbox, Pin-Only)						
Gooi en Vechtstreek	**Aantal reizigerskilometers**			**Aantal instappers**		
	2021	**2022**	**Groei/daling**	**2021**	**2022**	**Groei/daling**
Reguliere lijnen	24,1	33,9	**+40,7%**	2,4	2,9	**+18,4%**
Totaal	24,1	33,9	**+40,7%**	2,4	2,9	**+18,4%**
Haarlem-IJmond	**Aantal reizigerskilometers**			**Aantal instappers**		
	2021	**2022**	**Groei/daling**	**2021**	**2022**	**Groei/daling**
Reguliere lijnen	40,4	54,5	**+34,9%**	6,4	8,4	**+30,0%**
Buurtbussen	0,02	0,06	**+145%**	0,005	0,014	**+153%**
Totaal	40,4	54,6	**+35,1%**	6,4	8,4	**+30,0%**
Noord-Holland Noord	**Aantal reizigerskilometers**			**Aantal instappers**		
	2021	**2022**	**Groei/daling**	**2021**	**2022**	**Groei/daling**
Reguliere lijnen	33,9	47,4	**+39,8%**	4,2	5,6	**+31,0%**
Buurtbussen	0,9	1,8	**+103%**	0,11	0,23	**+113%**
Totaal	34,8	49,2	**+41,4%**	4,3	5,8	**+36,5%**

Bron: Connexxion/Transdev

6 OV-Kwaliteit



6 OV-Kwaliteit

Als men ervoor kiest om met ons openbaar vervoer te reizen, is het belangrijk dat de reiservaring zo goed mogelijk is. De provincie vindt het belangrijk dat reizigers zich prettig voelen in het OV en dat zij kunnen rekenen op een betrouwbare dienstverlening van het openbaar vervoer. Een goede kwaliteit van het openbaar vervoer maakt het gebruik ervan aantrekkelijker. Daarnaast is ook duurzame en schonen mobiliteit een belangrijke factor voor de provincie. Daarom stellen wij eisen voor het beperken van de uitstoot door het rijden met 'zero emissie' bussen.

Betrouwbaarheid dienstregeling (rituitval en punctualiteit)

Het is belangrijk dat reizigers kunnen rekenen op een betrouwbare dienstverlening van het openbaar vervoer. Een hoge punctualiteit en een lage rituitval zijn goede indicatoren van een betrouwbare dienstregeling.

Punctualiteit

Als je de bus neemt, moet je er vanuit kunnen gaan dat deze zich houdt aan de dienstregeling. Als de bus te laat vertrekt, dan is de kans groot dat je te laat op een overstaplocatie of je bestemming komt. Vertrekt de bus te vroeg, dan kan het zijn dat je onterecht moet wachten op de volgende. Of een bus punctueel vertrekt, betekent in dit verband dat de bus, ten opzichte van de dienstregeling, niet meer dan 60 seconden te vroeg is vertrokken of minder dan 180 seconden te laat is vertrokken van belangrijke (meet)haltes.

In Gooi en Vechtstreek is de norm voor vertrekpunctualiteit (85%) net niet gehaald, na een flinke daling ten opzichte van 2021. Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord laten een kleinere daling in punctualiteit zien, maar blijven binnen de norm presteren.

Percentage bussen op tijd: vertrekpunctualiteit -60 seconden tot 180 seconden

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2019	90,2%	90,8%	89,8%
2020	90,7%	90,9%	94,4%
2021	89,7%	91,3%	93,9%
2022	**84,8%**	**89,9%**	**92,2%**

Bron: Connexxion/Transdev

Rituitval

Naast het niet op tijd vertrekken van een bus, kan men ook overlast ervaren door het uitvallen van een dienst. Het uitvallen kan verschillende oorzaken hebben, zoals ziekte onder het personeel zonder vervanging, heftige weersomstandigheden, of te grote vertragingen onderweg. Daarbij hadden wij in 2022 te maken met enkele stakingsdagen van het personeel en een tekort aan materiaal. De norm voor rituitval is 0,2%. Dit betekent dat maximaal 0,2% van het aantal dienstregelingsuren mag uitvallen.

De rituitval van het jaar 2022 ligt ruim boven de gestelde norm van 0,2% in elk van de Noord-Hollandse concessies. Met een groot ziekteverzuim en uitgestelde vakanties en een tekort aan personeel lukte het niet altijd om in 2022 de dienstregeling volledig te laten rijden. Daarop aanvullend wegen ook stakingsdagen sterk mee in het verhogen van de rituitval. In gesprekken met de vervoerder wordt er maandelijks gekeken naar de rituitval en de onderliggende oorzaken. Samen wordt er gezocht naar oplossingen om waar mogelijk rituitval te beperken en zo snel mogelijk weer tot een acceptabele rituitval te komen. Zo wordt het bijvoorbeeld mogelijk gemaakt dat mensen die geen Nederlands maar wel Engels spreken, kunnen worden opgeleid tot chauffeur. Dit moet de instroom van nieuwe chauffeurs vergemakkelijken.

Percentage rituitval in dienstregelingsuren (norm: maximaal 0,2%)

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem- IJmond	Noord-Holland Noord
2019	0,19%	0,39%	0,10%
2020	0,15%	0,34%	0,14%
2021	0,24%	0,27%	0,17%
2022	**3,51%**	**2,98%**	**2,52%**

Bron: Connexxion/Transdev

Reizigerstevredenheid

De cijfers over vertrekpunctualiteit en rituitval zijn indicatoren die los van de reiziger kunnen worden gemeten. De gestelde normen zijn gebaseerd op afspraken tussen de provincie en de vervoerder, maar de beleving van de kwaliteit van het Noord-Hollands busvervoer wordt (natuurlijk) ook door de reizigers zelf gevormd.

OV- klantenbarometer

In de OV-klantenbarometer, een landelijk onderzoek van het CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid), worden reizigers onderweg gevraagd om hun oordeel over verschillende aspecten van de rit in een schriftelijke enquête aan te geven. Aan de OV-klantenbarometer kan vervolgens worden afgelezen hoe het OV dat in opdracht van de provincie Noord-Holland rijdt, door de klanten wordt gewaardeerd. De barometer helpt de provincie om de klantwaardering in de drie concessiegebieden te vergelijken en te verbeteren.

Ten opzichte van 2021 is het algemene oordeel over onze concessies redelijk stabiel gebleven. Net als in de rest van het regionaal openbaar vervoer in Nederland was er een lichte daling (-0,1) in de waardering te zien. Opvallend is dat de waardering voor het vervoer in Noord-Holland Noord juist met 0,1 is gestegen tot een 8,1, waar Gooi en Vechtstreek iets harder daalde met 0,2 punt tot een algemeen oordeel van 8,0. Haarlem IJmond daalde met 0,1 punt tot een 8,1, waarmee de provincie Noord-Holland in 2022 de best gewaardeerde vervoersautoriteit voor het regionaal openbaar vervoer is in de OV-klantenbarometer. De meest aangegeven verbeterpunten zijn bij elke concessie hetzelfde: het aantal ritten en de stiptheid van de rit. Dit komt overeen met de hogere rituitval en verminderde vertrekpunctualiteit.

Door de lagere reizigersaantallen in 2020, 2021 en 2022 zijn er minder metingen uitgevoerd dan nodig om op alle aspecten significante verschillen te kunnen meten(*). Desalniettemin geeft de OV-klantenbarometer een prima indicatie van de ontwikkeling in waardering van elk gemeten aspect. Voor een uitgebreid inzicht in de beoordeling van de verschillende concessies en onderdelen kan de site van de CROW OV-klantenbarometer worden geraadpleegd.

Algemeen reizigersoordeel OV-klantenbarometer, eerste kwartaal van het jaar

Jaar	Noord-Holland
2019	7,7
2020	8,0*
2021	8,1*
2022	**8,1***

Bron: CROW - OV klantenbarometer

Aantal klachten

Ook wanneer er geen enquêteur aanwezig is, is het belangrijk om feedback van reizigers te ontvangen. Wanneer reizigers een klacht hebben, kunnen zij dit bij de vervoerder melden en wordt deze geregistreerd. Op deze manier kan de bron van het probleem zo goed mogelijk achterhaald worden en mogelijk verholpen.

In 2022 waren er aanzienlijk meer klachten dan het jaar ervoor. De stijging is ook groter dan de toename in reizigersaantallen (zie hoofdstuk 4). Vooral in de concessie Gooi en Vechtstreek is een grote stijging te zien, die zelfs meer klachten laat zien dan in 2019. In de andere twee concessies is het aantal klachten weliswaar gestegen, maar nog onder het niveau van 2019 en 2020. Mogelijk is tijdens de coronapandemie, naast de verminderde reizigersaantallen, de mate waarin klachten werden gemeld lager geweest vanwege de uitzonderlijke situatie. Nu het leven weer 'normaal' is, zijn de verwachtingen wellicht weer gestegen. Daarnaast is in Gooi en Vechtstreek een nieuwe concessie van start gegaan, waarmee wellicht wat kinderziektes mee gemoeid gaan.

Een overzicht van de klachten per categorie en concessie is te vinden in de onderstaande tabellen. Daar is te zien dat de meeste klachten gaan over de punctualiteit, rituitval, en de houding van het personeel.

Aantal klachten			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	784	1.681	2.218
2020	475	1.437	1.334
2021	236	764	574
2022	**887 (+276%)**	**1.155 (+51%)**	**1.019 (+78%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Gooi en Vechtstreek 2022	
Aantal klachten per categorie	
Overig	456
Rituitval	142
Punctualiteit	121
Houding van personeel	76
Verkeerd / vergeten uit te checken	48
Rijstijl chauffeur bestuurder	36
Sociale Veiligheid	5
Dienstregeling	3
Totaal	**887**

Haarlem-IJmond 2022	
Aantal klachten per categorie	
Overig	356
Rituitval	228
Punctualiteit	218
Houding personeel	217
Rijstijl chauffeur	109
Sociale veiligheid	13
Verkeerd/vergeten uit te checken	7
Beschikbaarheid zitplaatsen	4
Dienstregeling	1
Informatievoorziening	1
Kwaliteit halte	1
Totaal	**1.155**

Noord-Holland Noord 2022	
Aantal klachten per categorie	
Overig	297
Rituitval	233
Punctualiteit	192
Houding van personeel	166
Rijstijl chauffeur	92
Sociale veiligeheid	15
Beschikbaarheid van zitplaatsen	13
Verkeerd / vergeten uit te checken	8
Dienstregeling	2
Informatievoorziening	1
Totaal	**1.019**

Bron: Connexxion/Transdev

Sociale veiligheid

Ook de mate van sociale veiligheid draagt bij aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. In een veilige omgeving, zonder veel incidenten, voelt men zich meer op het gemak om te reizen. De chauffeurs registreren daarom alle incidenten die in en om de bus plaatsvinden, zodat overzichtelijk is waar en wanneer er zich onveilige situaties voordoen, en waar mogelijk maatregelen getroffen moeten worden.

Alle meldingen worden bij de regiecentrale van de vervoerder geregistreerd conform landelijk afgesproken categorieën: de zogeheten 'ABC-systematiek'. De OV-autoriteiten en -vervoerders in Nederland hebben gezamenlijk afgesproken om de volgende (hoofd) indeling voor meldingen te hanteren:

A - categorie: incidenten die vallen onder wetgeving van strafrecht
B - categorie: incidenten die vallen onder wetgeving inzake personenvervoer (ongewenst gedrag, maar niet aangifte-waardig)
C - categorie: incidenten die vallen onder de huisregels van de vervoerder

Indeling categorieën incidenten vervoerders

Categorie	Incident
A1	Mishandeling personeel
A1b	Mishandeling reiziger
A2	Bedreiging met een wapen personeel
A2b	Bedreiging met een wapen reiziger
A3	Bedreiging zonder wapen personeel
A3b	Bedreiging zonder wapen reiziger
A4	Diefstal / beroving personeel
A4b	Diefstal / beroving reiziger
A5	(Dreigen met) een terroristische aanslag
A6	Optreden bij vandalisme / graffiti/ brand (heterdaad)
A7	Overige overtredingen
A8a	Optreden BOA bij overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding
A8b	Optreden Politie bij overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding
B1	Oneigenlijke omgang met personeel
B1b	Oneigenlijke omgang met reiziger
B2	Misbruik voorzieningen
B3	Optreden bij betalingsproblemen
B4	Verdacht pakket, gedrag of situatie
B5	Overlast
B6	Overig
B7	Overlast vanwege overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding
C1	Overtredingen huisregels
C2	Constateren van verontreiniging en vernieling in- en exterieur
C3	Constateren van verontreiniging en vernieling in- en exterieur
C4	Constateren van overtreding verbod gezichtsbedekkende kleding

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal incidenten - algemeen

De hoeveelheid gemelde incidenten is in 2022 licht afgenomen ten opzichte van 2021 in Gooi en Vechtstreek en Haarlem IJmond (-13% en -5%), terwijl er een iets sterkere daling in Noord-Holland Noord te zien is (-37%). Dit zet de neerwaartse trend van de afgelopen jaren door, ondanks de stijging in de reizigersaantallen. Vooral een vermindering in meldingen van de B-categorie draagt bij aan deze daling, waar over het algemeen ook de meeste meldingen over worden gedaan. Deze categorie komt terug op het niveau van 2019, waardoor een invloed van omstandigheden gedurende de pandemie kan worden gesuggereerd.

Overzichten van type meldingen per concessiegebied zijn hieronder te vinden.

Aantal incidenten/calamiteiten sociale veiligheid gemeld door chauffeur			
Jaar	**Gooi en Vechtstreek**	**Haarlem-IJmond**	**Noord-Holland Noord**
2019	177	434	240
2020	131	387	188
2021	96	333	198
2022	**84 (-13%)**	**317 (-5%)**	**125 (-37%)**

Bron: Connexxion/Transdev

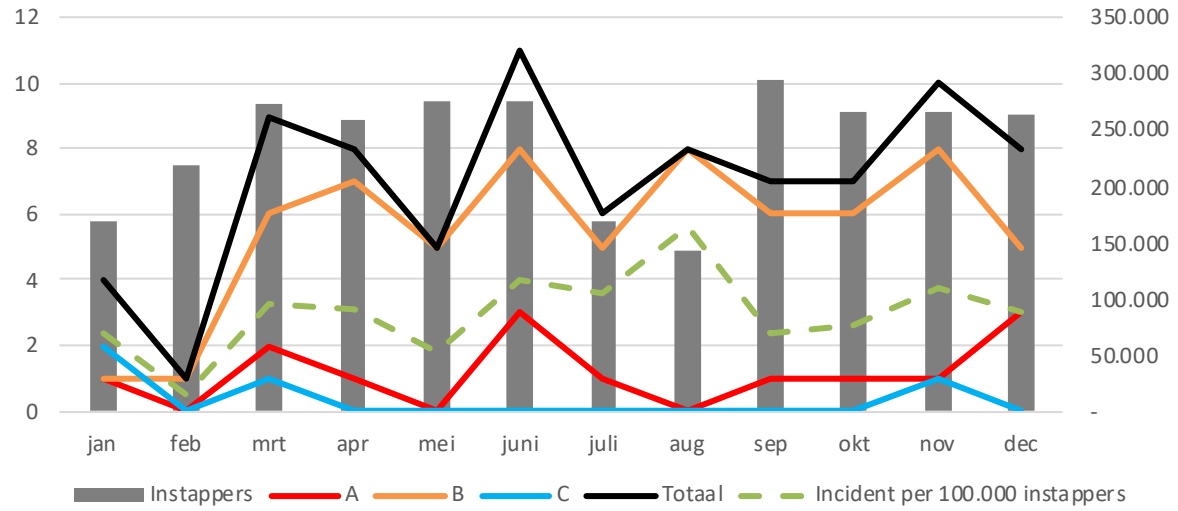
Sociale veiligheid Gooi en Vecht

Net als vorige jaren worden er in de concessie Gooi en Vechtstreek bijna geen meldingen gedaan in de C-categorie. Samen met een daling van de B-categorie zorgt het ervoor dat er minder meldingen in totaal zijn gedaan voor de concessie als geheel. De stijging van melding in de zwaarste categorie (A) steekt daar echter tegen af. Het betreft een verdubbeling van het aantal meldingen in die categorie ten opzichte van 2019. Over het jaar gezien is het opvallend hoe weinig meldingen (1) er waren in februari, terwijl in juni de meeste meldingen binnen kwamen (11).

Concessie Gooi en Vecht – ABC incidenten per jaar en per categorie				
Jaar	**A- incidenten**	**B-incidenten**	**C-incidenten**	**Totaal**
2019	7	79	91	177
2020	11	105	15	131
2021	11	79	6	96
2022	**14**	**66**	**4**	**84 (-13%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal ABC-incidenten afgezet tegen instappers – GV



Grafiek 2. Het aantal incidenten per categorie en het aantal instappers per maand in 2022 in de concessie GV
(Bron: Connexxion/Transdev)

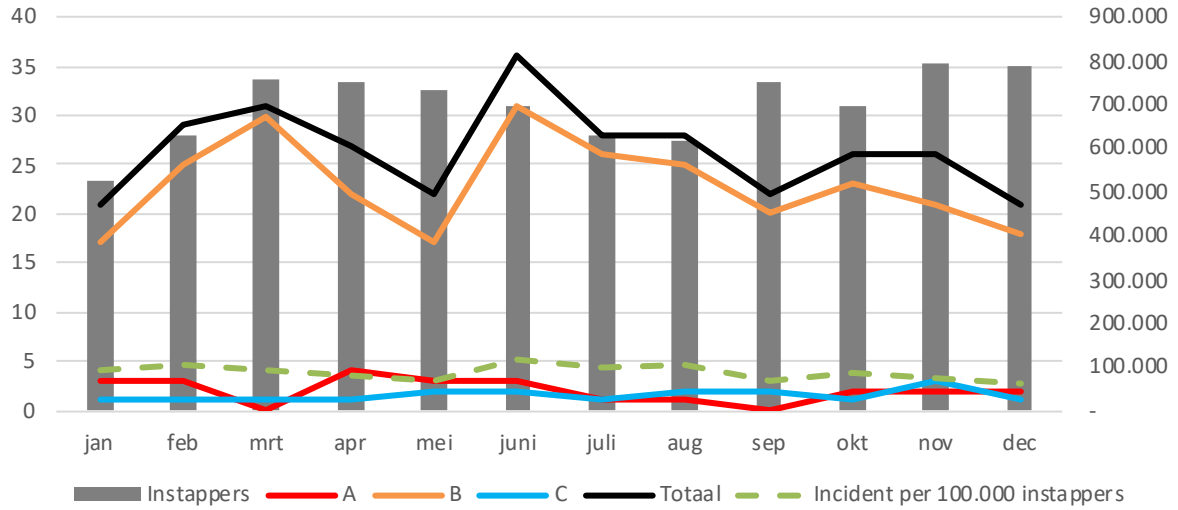
Sociale veiligheid Haarlem-IJmond

De meldingen over sociale veiligheid in Haarlem-IJmond zijn over het algemeen incidenten in de B-categorie, waar er elke maand minimaal 17 van gemeld werden. Desondanks dit hoge aantal zet het aantal meldingen in deze categorie wel de trend naar beneden voort. Daarbij moet ook opgemerkt worden dat als er wordt gecorrigeerd naar het aantal instappers, het aantal meldingen gemiddeld niet veel hoger is dan in de andere concessies. De incidenten uit de A-categorie namen af in Haarlem IJmond, terwijl er een kleine stijging in de meldingen voor categorie C was.

Concessie Haarlem-IJmond: ABC incidenten per jaar en categorie				
Jaar	**A- incidenten**	**B-incidenten**	**C-incidenten**	**Totaal**
2019	23	316	95	434
2020	23	330	34	387
2021	29	289	15	333
2022	**24**	**275**	**18**	**317 (-5%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal ABC-incidenten afgezet tegen instappers – HIJ



Grafiek 3. Het aantal incidenten per categorie en het aantal instappers per maand in 2022 in de concessie HIJ
(Bron: Connexxion/Transdev)

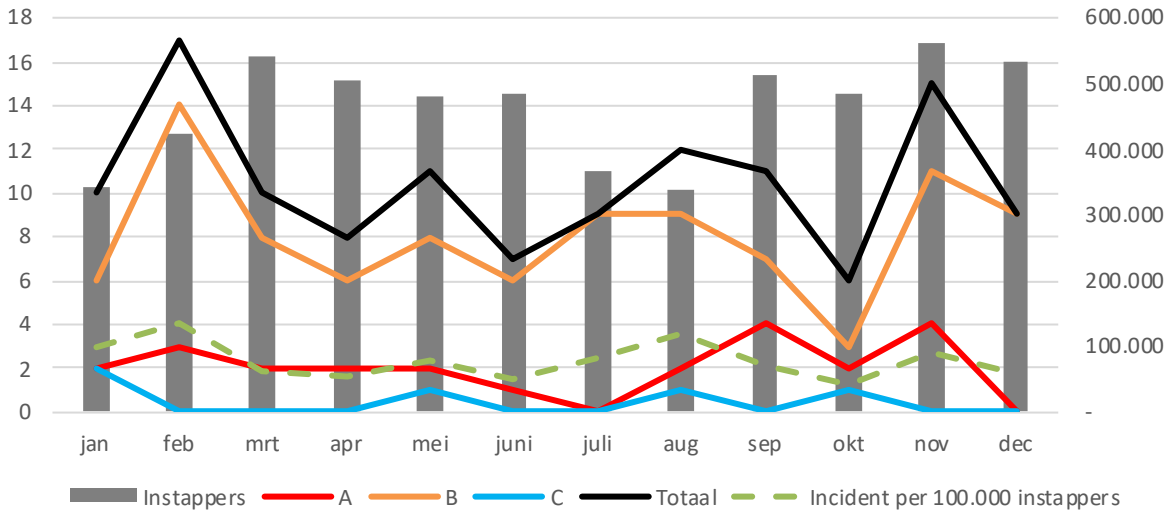
Sociale veiligheid Noord-Holland Noord

Tot slot zien wij in Noord-Holland Noord dat de meldingen van incidenten uit elke categorie in het afgelopen jaar zijn afgenomen. Met een daling van 37% ten opzichte van het aantal meldingen in 2021 is Noord-Holland Noord dan ook de concessie waar de grootste daling heeft plaatsgevonden. Dat, terwijl de reizigersgroei in deze concessie het grootste was (+36,5%), en dus is het aantal incidenten per 100.000 instappers ook het sterkst gedaald. Van de 125 meldingen is ongeveer één op de vijf in de A-categorie: een relatieve toename ten opzichte van 2022 (toen drie op twintig) en ook relatief het hoogste van alle drie de Noord-Hollandse concessies.

Concessie Noord-Holland Noord: ABC incidenten per jaar en categorie				
Jaar	**A- incidenten**	**B-incidenten**	**C-incidenten**	**Totaal**
2019	20	99	121	240
2020	7	156	25	188
2021	30	157	11	198
2022	**24**	**96**	**5**	**125 (-37%)**

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal ABC-incidenten afgezet tegen instappers – NHN



Grafiek 4. Het aantal incidenten per categorie en het aantal instappers per maand in 2022 in de concessie NHN
(Bron: Connexxion/Transdev)

Zero Emissie

Duurzaamheid is de laatste jaren een steeds belangrijker wordende pijler binnen de maatschappij en in de provincie Noord-Holland is dat niet anders. Om ons steentje bij te dragen aan de grote verduurzamingsopgave het ook in het concessiebeheer belangrijk om de uitstoot van schadelijke stoffen te reduceren. Aan de vervoerder worden dan ook duurzaamheidseisen meegegeven, om ook in het aanbieden van hun dienstregeling bij te dragen. Naast eisen over het overdragen van materieel bij concessiewisselingen voor circulaire doeleinden, gaat het binnen het openbaar vervoer met name over het reduceren van de uitstootgassen door de inzet van Zero Emissie (ZE)-bussen.

Verduurzaming materieel

De verduurzaming van het openbaar vervoer is vastgelegd in het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar vervoer per Bus (Bestuursakkoord ZE 2016). Hierin hebben de concessieverleners (provincies en vervoerregio's) met het Rijk afgesproken dat uiterlijk 2025 alle nieuw instromende bussen emissievrij zijn aan de uitlaat ('tank-to-wheel'), dat nieuwe bussen in 2025 gebruik van maken van 100% hernieuwbare energie of brandstof, en dat de OV- concessies een zo gunstig mogelijke score hebben op 'well-to-wheel' CO_2-emissie per reizigerskilometer (van de energiebron tot en met het voertuig). Het aantal beschikbare elektrische voertuigen en oplaadpunten is hierin een belangrijke succesfactor.

In de samenstelling van de bussen zijn kleine veranderingen te zien voor de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord, terwijl in de Gooi en Vechtstreek wordt gewerkt aan het volledig zero-emissie rijden. De inzet van de bussen (het aandeel elektrische kilometers) bepaalt voornamelijk hoe duurzaam elke concessie is.

Aandeel elektrische bussen en standaard bussen per concessie

Aandeel elektrische bussen (percentage van het totaal aantal reguliere bussen, excl buurtbussen) Peildatum 31 dec 2022

Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2019	0%	15%	39%
2020	0%	73%	69%
2021	0%	73%	69%
2022	**43%**	**74%**	**65%**

Bron: Connexxion/Transdev

Duurzaamheid in Gooi en Vechtstreek

De verwachting was dat de concessie Gooi en Vechtstreek in 2022 tenminste een deel van het jaar zou beschikken over een volledig elektrisch wagenpark. Door problemen met de levering van deze duurzame bussen door de fabrikant heeft de vervoerder in Gooi en Vechtstreek ook in 2022 langer moeten doorrijden met bussen op fossiele brandstof. De verwachting is dat de levering in 2023 wel zal worden voltooid en dat er vanaf dat moment volledig zero-emissie kan worden gereden.

Uiteindelijk zijn in 2022 28 elektrische bussen gaan rijden in Gooi en Vechtstreek, mede door het schuiven van duurzame bussen door de vervoerder vanuit andere gebieden. Zo konden er toch meer duurzame kilometers worden gereden. Daarmee was meer dan 40% van de beschikbare bussen in 2022 elektrisch.

Voertuigsoorten Gooi en Vecht (peildatum 31 dec 2022)

Jaar	2021	2022
Fossiele brandstof (div modellen)	61	39
Elektrisch	0	28
Totaal aantal reguliere bussen	61	67

Bron: Connexxion/Transdev

Duurzaamheid in Haarlem- IJmond

In de concessie Haarlem-IJmond is er vrijwel niets veranderd ten opzichte van 2021. Met de afname van één fossiel aangedreven bus is ca. 73% van het materieel elektrisch. Naast deze 98 reguliere bussen rijden er nog twee buurtbussen, die nog niet elektrisch beschikbaar zijn.

Voertuigen per soort Haarlem-IJmond (peildatum 31 dec 2022, excl. buurtbussen)

Jaar	2021	2022
Fossiele brandstof (div modellen)	27	26
Elektrisch	72	72
Totaal aantal reguliere bussen	99	98

Bron: Connexxion/Transdev

Duurzaamheid in Noord-Holland Noord

In Noord-Holland Noord zien we een afname in de beschikbaarheid van elektrische bussen, vanwege de verschuiving naar de concessie Gooi en Vechtstreek. Desondanks is nog altijd iets meer dan twee derde van de bussen elektrisch (75 van de 116). Naast de 116 reguliere bussen rijden er nog 24 (fossiele) buurtbussen.

Voertuigen per soort Noord-Holland-Noord (peildatum 31 dec 2022, excl. buurtbussen)

Jaar	2021	2022
Fossiele brandstof (div modellen)	38	41
Elektrisch	86	75
Totaal aantal reguliere bussen	124	116

Bron: Connexxion/Transdev

Aandeel elektrische dienstregelingskilometers

De beschikbaarheid van elektrische bussen is belangrijk, maar vooral de inzet van dit materieel bepaalt hoe duurzaam er wordt gereden. Het percentage kilometers dat met ZE-bussen wordt gereden (dienstregelings-kilometers), geeft een goede indicatie van de duurzaamheid binnen de concessie. In het jaar 2022 zien wij de inzet van de eerste elektrische bussen in Gooi en Vechtstreek, waarmee het percentage elektrische dienstregel-kilometers op een jaargemiddelde van 14,5% terecht komt. Dit komt mede tot stand door de uitwisseling met Noord-Holland Noord, waar dan ook een kleine daling van 3,3% te zien is tot een totaal van 54% elektrisch gereden dienstregelingkilometers. Haarlem-IJmond laat tot slot een minimale stijging van 0,4% zien, terwijl er evenveel elektrische bussen beschikbaar waren. Dat er met hetzelfde materiaal duurzamer gereden kan worden, heeft bijvoorbeeld te maken met het op een later moment instromen van de duurzame voertuigen in het voorgaande jaar, het goed kalibreren van een werkbare actieradius voor de batterijen, of de inzet op een effectievere route. De groter wordende beschikbaarheid van elektrische bussen en de ervaringen uit 2022 zullen in 2023 vooral in Gooi en Vechtstreek te zien zijn.

Aandeel elektrische dienstregelingskilometers

Jaar	Elektrisch	Totaal	Percentage elektrisch
2019	0%	7%	15,4%
2020	0%	23,7%	52,3%
2021	0%	66,6%	57,3%
2022	**14,5%**	**67,0%**	**54,0%**

Bron: Connexxion/Transdev

Aantal elektrische dienstregelingskilometers 2022 ten opzichte van het totaal (x miljoen)			
	Elektrisch	**Totaal**	**Percentage elektrisch**
Gooi en Vecht	0,8	5,5	14,5%
Haarlem-IJmond	5,2	7,7	67,0%
Noord-Holland Noord	4,9	10,8	54,0%

Bron: Connexxion/Transdev

7 Financiën


R-NET
Reizen met de zekerheid van R-NET door connexxion
R-NET
2120

7 Financiën

Het financiële plaatje

Om in Nederland openbaar vervoer aan te kunnen bieden, krijgen vervoerbedrijven jaarlijks een bijdrage van de concessieverlener in de vorm van een subsidie. De exploitatiebijdrage voor de Noord-Hollandse concessies wordt grotendeels gebaseerd op het aantal gereden dienstregelingsuren (DRU's): de hoeveelheid tijd die voor de bussen nodig is om de dienstregeling te rijden. De exploitatiebijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd conform de landelijk vastgestelde indexering (de Landelijke Bijdrage Index; LBI), op basis van de brandstof- of energiekosten, en de loonkosten. De vervoerder ontvangt – naast de exploitatiebijdrage vanuit de provincie – inkomsten uit de reizigersopbrengsten. Voor een toekomstbestendig openbaar vervoer is het belangrijk dat de reizigers-opbrengsten in een redelijke verhouding staan tot de bijdrage van de overheid. Deze verhouding staat binnen het openbaar vervoer bekend als de kostendekkingsgraad. Hoe hoger de kostendekkingsgraad, des te meer de kosten van het openbaar vervoer gedekt worden door de opbrengsten die uit het reizigersgebruik afkomstig zijn.

Financiën post-coronapandemie

Het jaar 2022 was voor het openbaar vervoer in Nederland nog altijd een financieel zwaar jaar. Ondanks dat er grotendeels vrijuit gereisd mocht worden, is te zien dat de reizigersopbrengsten nog altijd achterblijven ten opzichte van 2019. De provincie heeft in 2022 de volledige dienstregeling gesubsidieerd, ook waar deze was afgeschaald, terwijl via een nieuwe beschikbaarheidsvergoeding van de Rijksoverheid (BVOV) wederom een groot deel van de operationele kosten werd vergoed. Deze beschikbaarheidsvergoeding dekte 93% tot 95% van de gemaakte kosten in 2022 en is terug te vinden op wetten.overheid.nl.

Financiën	Gooi en Vechtstreek			Haarlem-IJmond			Noord-Holland Noord		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Exploitatiebijdrage (x miljoen €)	10,6	10,8	**13,2 (+22%)**	15	15,8	**16,9 (+7%)**	17	19,2	**21,1 (+11%)**
Reizigersopbrengsten (x miljoen €)	5,8	5,9	**9,1 (+54%)**	14,7	16,0	**23,1 (+44%)**	10	10,4	**15,2 (+46%)**
Kostendekkingsgraad	35%	35%	**41%**	50%	50%	**58%**	37%	35%	**42%**

Bron: PNH

Exploitatiebijdrage

In de jaarverslagen OV hanteren we altijd een vervoerkundige benadering van de exploitatiebijdrage: dat wil zeggen dat we kijken naar de in de praktijk gereden dienstregelingsuren vermenigvuldigd met het dienstregelingsuurtarief. Dit bedrag wijkt altijd wat af van het subsidiebedrag dat de vervoerder uiteindelijk in de praktijk van de provincie ontvangt. Dit komt doordat in het subsidiebedrag ook andere posten zijn opgenomen die in deze tabel niet worden meegenomen, zoals: de bonus/malus, de bijdrage aan buurtbussen, de bijdrage flexvervoer en ook de vergoeding voor niet-gereden dienstregelingsuren in verband met corona.

Aantal gereden dienstregelingsuren (DRU's)			
Jaar	Gooi en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord
2019	177.606	338.044	323.540
2020	166.397	315.397	280.089
2021	172.097	320.739	301.642
2022	**172.428 (+1,9%)**	**308.233 (-4,9%)**	**300.576 (-0,4%)**

Bron: Connexxion/Transdev



Colofon

Teksten
Provincie Noord-Holland

Beeld
Beeldbank PNH
Dick Jacobs

Vormgeving
The Creative Hub

PNH230549

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Dhr. J.C. Sipman

BEL/MOB

Telefoonnummer +31655190872

sipmanj@noord-holland.nl

Verzenddatum

27 SEP. 2023

Kenmerk

2111565/2111573

Uw kenmerk

Betreft: Jaarverslag Openbaar Vervoer Noord-Holland 2022

Geachte leden,

Hierbij bieden we u het Jaarverslag Openbaar Vervoer Noord-Holland 2022 aan (hierna Jaarverslag OV 2022) dat wij op 26 september 2023 hebben vastgesteld. Het jaarverslag is te downloaden van de website van de provincie Noord-Holland via: www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Openbaar_vervoer.

In het Jaarverslag OV 2022 staan onder andere het aanbod, het gebruik en de kwaliteit weergegeven van het busvervoer dat in opdracht van de provincie Noord-Holland rijdt. Daarbij gaat het om de volgende openbaar vervoer concessies:

1. Gooi en Vechtstreek;
2. Haarlem-IJmond;
3. Noord-Holland Noord.

Een nieuw evenwicht

Na twee sterk ontregelde jaren voor het openbaar vervoer door de coronapandemie is 2022 het jaar waarin het 'normale' leven weer kon worden opgestart. De mondkapjes mochten thuisgelaten worden en we mochten weer zonder restrictie naar kantoor, evenementen en andere recreatie. Al snel is gebleken dat de mogelijkheid tot thuiswerken, en andere in de pandemie opgedane gewoonten, ervoor zorgen dat wij niet zomaar teruggaan naar hoe we het hebben achtergelaten in 2019. Er stelt zich een nieuw evenwicht in op een lager gebruiksniveau dan wij gewend waren: in 2022 lag het aantal instappers op 76% van 2019. Dat brengt de nodige uitdagingen met zich mee als het gaat om het financieel gezond houden van de concessies, terwijl er een volwaardige dienstregeling geboden moet worden. Voor 2022 werd er nog een beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk aangeboden om de grootste verschillen in opbrengsten te overbruggen, maar het wordt een uitdaging om tot een duurzaam nieuw evenwicht te komen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Gewaardeerde dienst onder druk

In verband met personeelstekorten onder de chauffeurs, materiaaltekort vanwege de oorlog in Oekraïne en stakingen later in het jaar nam in 2022 ook de rituitval toe. De al aangescherpte dienstregeling stond onder flinke druk en er werd bij vervoerders hard gewerkt om deze te verlichten. Zo is het inmiddels ook mogelijk om het rijexamen in het Engels te doen, zodat ook niet-Nederlandssprekenden de mogelijkheid hebben om chauffeur te worden.

De hoeveelheid reizigers in onze concessies mag dan nog niet op het oude peil zijn, de kwaliteit van het openbaar vervoer werd in 2022 goed gewaardeerd. Tijdens het onderzoek van de OV-Klantenbarometer van het CROW kregen de concessies van de provincie Noord-Holland gemiddeld een cijfer van 8,1: de hoogste gemiddelde score voor een ov-autoriteit. Een mooi compliment voor ons, onze vervoerder Transdev/Connexxion en onze buurtbusverenigingen.

Vooruitblik

Door leveringsproblemen van onderdelen voor de elektrische bussen is het nog niet gelukt om in 2022 van Gooi en Vechtstreek de eerste concessie te maken die volledig 'zero-emissie' rijdt. In 2023 verwachten wij dat deze mijlpaal alsnog bereikt kan worden en zo een grote stap te zetten in onze duurzaamheidsopgaven binnen het openbaar vervoer in Noord-Holland.

Vanaf eind 2022 is het mogelijk om in alle Noord-Hollandse concessies te betalen via OVPay. Dat wil zeggen dat reizigers de mogelijkheid hebben om met hun betaalpas in- en uit te checken in al onze bussen voor het reizen zonder kortingsproducten. In 2023 zal dit ook landelijk mogelijk zijn en een meer laagdrempelige manier van betalen zijn, vooral voor de incidentele reiziger.

De veelvoud aan uitdagingen waar de sector nu voor staat is imposant, denk bijvoorbeeld aan de prijsstijgingen. Hierbij bedanken wij graag iedereen met wie wij het afgelopen jaar met man en macht het openbaar vervoersysteem draaiende hebben weten te houden en te verbeteren: onze vervoerder Connexxion/Transdev, onze gemeenten, alle belangenorganisaties en zeker ook de buurtbussen en hun vrijwilligers als onmisbare schakel in ons OV-aanbod. Elke dag werken we samen naar een duurzaam toekomstbeeld en houden wij onze provincie bereikbaar voor iedereen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

INGEKOMEN - 2 AUG. 2023

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P.R.W.E. Chorus

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144278

chorusp@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 1 AUG. 2023

Kenmerk

2003789/2004660

Uw kenmerk

Betreft: Ondertekening bestuurlijke brief Hilversum Arenapark

Geachte leden,

Graag informeren wij u over onze gemaakte intentieafspraken met gemeente Hilversum, NS en ProRail over het stedenbouwkundig plan Arenapark en de samenwerking na vaststelling van het stedenbouwkundig plan.

Aanleiding

Het gebied ten oosten van station Hilversum Sportpark wordt komende jaren getransformeerd naar een gemengd woon-werkgebied. Hiervoor werkt de gemeente Hilversum al enkele jaren intensief samen met NS, ProRail en provincie Noord-Holland. Onlangs heeft de gemeente het Stedenbouwkundig plan voor Hilversum Arenapark afgerond. Met de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan, op woensdag 19 juli 2023, is een volgende fase in de planontwikkeling gestart.

De intentieafspraken over het Stedenbouwkundig plan Arenapark en de samenwerking voor de periode na vaststelling van het Stedenbouwkundig plan zijn opgenomen in een brief die door de gezamenlijke partijen (NS, ProRail, gemeente en provincie) is getekend.

Stedenbouwkundig plan Arenapark

Voor het gebied ten oosten van station Hilversum Sportpark is een stedenbouwkundig plan ontwikkeld. Dit plan biedt ruimte voor de toevoeging van 850 tot 900 woningen, 70.000 m2 werken en 43.000m2 voorzieningen. In het te ontwikkelen gebied zit o.a. het Europese hoofdkantoor van Nike en een Regionaal opleidingscentrum (ROC).

De programmatische invulling van het programma ondersteunen wij. Hier wordt gewerkt aan een mooie mix van wonen en werken wat conform ons OV-knooppuntenbeleid is.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Onderdeel van het plan zijn een aantal (infrastructurele) ingrepen in het gebied, te weten:

1. het verbeteren van de first en last mile (i.e. de langzaam verkeersroute van en naar) naar het station;

2. het realiseren van een onderdoorgang onder het spoor;

3. het verplaatsen van het station Hilversum Sportpark

4. de nieuwe invulling van de huidige locatie van het station na verplaatsing.

Het is de ambitie van de gemeente om direct na vaststelling van het SP te starten met het verbeteren van de first en last mile. Voor de onderdelen 2,3 en 4 wil de gemeente een planstudie opstarten.

Verplaatsing station Hilversum Sportpark

In het eindbeeld van het stedenbouwkundig plan komt station Hilversum Arenapark op een meer centrale plek in de gebiedsontwikkeling te liggen. Het schuift daarmee ten opzichte van de huidige situatie enkele honderden meters op in zuidelijke richting.

Er is nog geen overeenstemming tussen NS, ProRail en de gemeente over de eventuele verplaatsing van het huidige station. NS en ProRail zien geen directe (spoorse) aanleiding voor verplaatsing van het station. Zij stellen als voorwaarde dat de gemeente de financiering van de verplaatsing organiseert. Daarnaast wil NS meer duidelijkheid over de inbedding van het station op de nieuwe locatie aan het Laapersveld en de gevolgen voor reizigers die nadeel ondervinden als gevolg van de verplaatsing.

Voor verplaatsing van het station moet allereerst een planstudie worden uitgevoerd door ProRail. Er is afgesproken de planstudie te starten als 75% van de financiering voor uitvoering van het SP geregeld is.

Wij staan positief tegenover het eindbeeld en zien vanuit stedenbouwkundig perspectief de meerwaarde van een verplaatst station voor de gebiedsontwikkeling Arenapark. We zien momenteel (nog) geen aanleiding en ruimte om aan de onderdoorgang of stationsverplaatsing vanuit lopende programma's een financiële bijdrage te leveren. Wel zijn we met de gemeente in gesprek over financieringsmogelijkheden uit lopende provinciale programma's op o.a. het gebied van mobiliteit, last mile & ketenvoorzieningen.

Vervolg

Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan door de gemeente Hilversum en het bevestigen van de intentieafspraken met betrokken partijen kan Hilversum werken aan de volgende fase, waarbij vooral aandacht wordt besteed aan de inpassing van het station op de mogelijk nieuwe locatie en de financiering. Pas wanneer er daadwerkelijk zicht is op 75%-financiering voor uitvoering van het SP zal door ProRail gestart worden met de planstudie. Een besluit over de stationsverplaatsing vindt dan ook niet eerder plaats dan het moment dat de spoorsector overtuigd is van een goede inpassing aan het Laapersveld zijde en er realistisch zicht bestaat op financiering.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

1 bijlage

Bijlage 1: Stedenbouwkundig plan Hilversum Arenapark

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13152
Extern Zaak ID	2049010
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	16.a
Titel	Brede Basismonitor 2023 (C-agenda alle commissie 9 en 16 okt 2023)
Organisatieonderdeel	BEL/O&I

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

De Brede Basismonitor 2023 geeft weer hoe in de provincie Noord-Holland de welvaart zich in de brede zin van het woord (economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk) ontwikkelt. Dit is de derde versie van de Brede Basismonitor.

Provincie
Noord-Holland

Toelichting Brede Basismonitor 2023

Brede Basismonitor 2023

De Brede Basismonitor geeft weer hoe in de provincie Noord-Holland de welvaart zich in de brede zin van het woord (economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk) ontwikkelt. Het gaat hierbij dus naast materiële welvaart (economie) ook over zaken als welzijn, gezondheid, werk, bereikbaarheid, ruimte, wonen, samenleving, natuur, milieu en klimaat. De brede welvaartbenadering van deze monitor past bij de provinciale ambitie om in de toekomst de balans tussen economische groei en leefbaarheid te versterken.

Met de Brede Basismonitor Noord-Holland volgen we op een overzichtelijke en systematische manier de belangrijke trends in Noord-Holland. Hiermee wordt de provinciale organisatie en PS/GS van feitelijke en datagedreven informatie voorzien. De Brede Basismonitor heeft daarbij een signalerende en een agenderende functie om integraal de grotere beleidsvraagstukken van de provincie te bespreken. Ook dit jaar hebben we voor de monitor samengewerkt met ABF Research en het onderzoeksbureau PON & Telos. ABF Research verzorgt de visuele weergave van de monitor en het databeheer. PON & Telos heeft voor een aantal indicatoren bij de thema's Milieu en Klimaat de data geleverd en de toelichting geschreven.

Aanleiding voor de ontwikkeling van deze monitor waren meerdere trendmonitoringvragen vanuit het provinciaal bestuur en vanuit de politiek. Deze vragen vertoonden veel onderlinge samenhang. In de Brede Basismonitor zijn deze trendmonitoringvragen daarom samengevoegd tot één samenhangend geheel.

Deze notitie bevat een toelichting op de derde versie van de Brede Basis monitor Noord-Holland. De volgende onderwerpen komen aan bod:

1. Opzet en gebruik van de Brede Basismonitor
2. Belangrijkste trends in de provincie Noord-Holland
3. Koppeling tussen de begroting en de Brede Basismonitor
4. Beschrijving en ontwikkeling indicatoren
5. Samenhang met landelijke monitoring van brede welvaart

De Brede Basismonitor Noord-Holland is hier te bekijken:

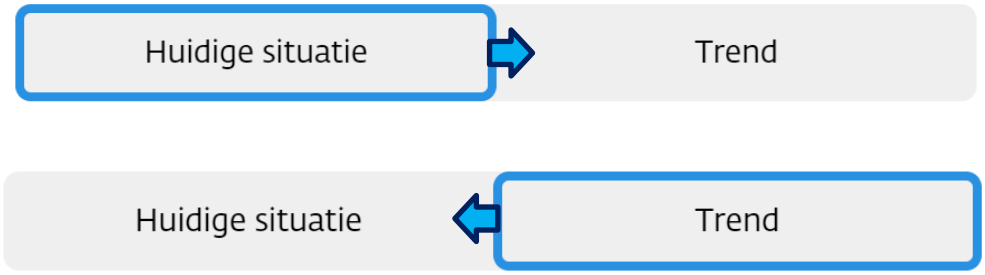
https://cijfers.noord-holland.nl/content/bredebasismonitor

1: Opzet en gebruik van de Brede Basismonitor

De openingspagina van de Brede Basismonitor bestaat uit twee profieltaarten (te selecteren via de grijze knop met blauwe rand):

- De **Huidige situatie** o.b.v. de meest actuele gegevens;
- De **Trend** (Ontwikkeling in de tijd) t.o.v. vijf jaar geleden.

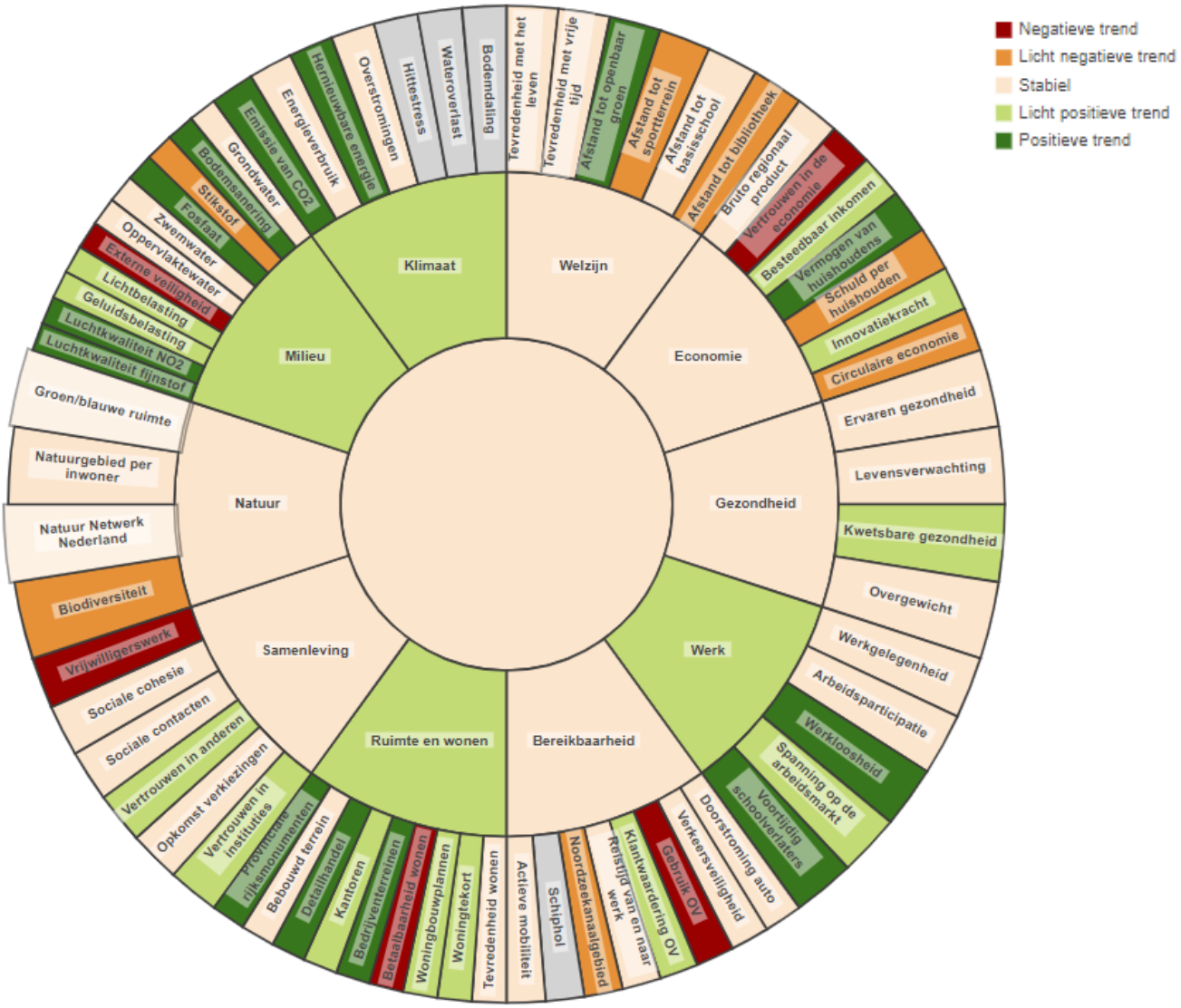
Om te wisselen tussen de twee profieltaarten, druk op de grijze knop met blauwe rand.



Profieltaart Huidige situatie 2023



Profieltaart Trend 2023:


Negatieve trend
Licht negatieve trend
Stabiel
Licht positieve trend
Positieve trend
Klimaat
Welzijn
Economie
Milieu
Gezondheid
Natuur
Werk
Samenleving
Ruimte en wonen
Bereikbaarheid
Bodemdaling
Wateroverlast
Hittestress
Overstromingen
Hernieuwbare energie
Energieverbruik
Emissie van CO2
Grondwater
Bodemsanering
Stikstof
Fosfaat
Zwemwater
Oppervlaktewater
Externe veiligheid
Lichtbelasting
Geluidsbelasting
Luchtkwaliteit NO2
Luchtkwaliteit fijnstof
Groen/blauwe ruimte
Natuurgebied per inwoner
Natuur Netwerk Nederland
Biodiversiteit
Vrijwilligerswerk
Sociale cohesie
Sociale contacten
Vertrouwen in anderen
Opkomst verkiezingen
Vertrouwen in institutie
Provinciale rijksmonumenten
Bebouwd terrein
Detailhandel
Kantoren
Bedrijventerreinen
Betaalbaarheid wonen
Woningbouwplannen
Woningtekort
Tevredenheid wonen
Actieve mobiliteit
Schiphol
Noordzeekanaalgebied
Reistijd van en naar werk
Klantwaardering OV
Gebruik OV
Verkeersveiligheid
Doorstroming auto
Voortijdig schoolverlaters
Spanning op de arbeidsmarkt
Werkloosheid
Arbeidsparticipatie
Werkgelegenheid
Overgewicht
Kwetsbare gezondheid
Levensverwachting
Ervaren gezondheid
Circulaire economie
Innovatiekracht
Schuld per huishouden
Vermogen van huishoudens
Besteedbaar inkomen
Vertrouwen in de economie
Bruto regionaal product
Afstand tot bibliotheek
Afstand tot basisschool
Afstand tot sportterrein
Afstand tot openbaar groen
Tevredenheid met vrije tijd
Tevredenheid met het leven

Indeling van de monitor

De monitor omvat tien thema's onderverdeeld in 67 indicatoren, weergegeven in de bovenstaande profieltaart. Elk thema is afgebeeld als een grote taartpunt. De bijbehorende indicatoren zijn weergegeven als blokjes in de buitenste cirkel. U ziet de naam van een indicator wanneer uw muiscursor op een blokje staat. Als u klikt op een indicator gaat u naar de bijbehorende indicatorpagina.

Via de themaboom kunt u navigeren tussen de verschillende indicatorpagina's

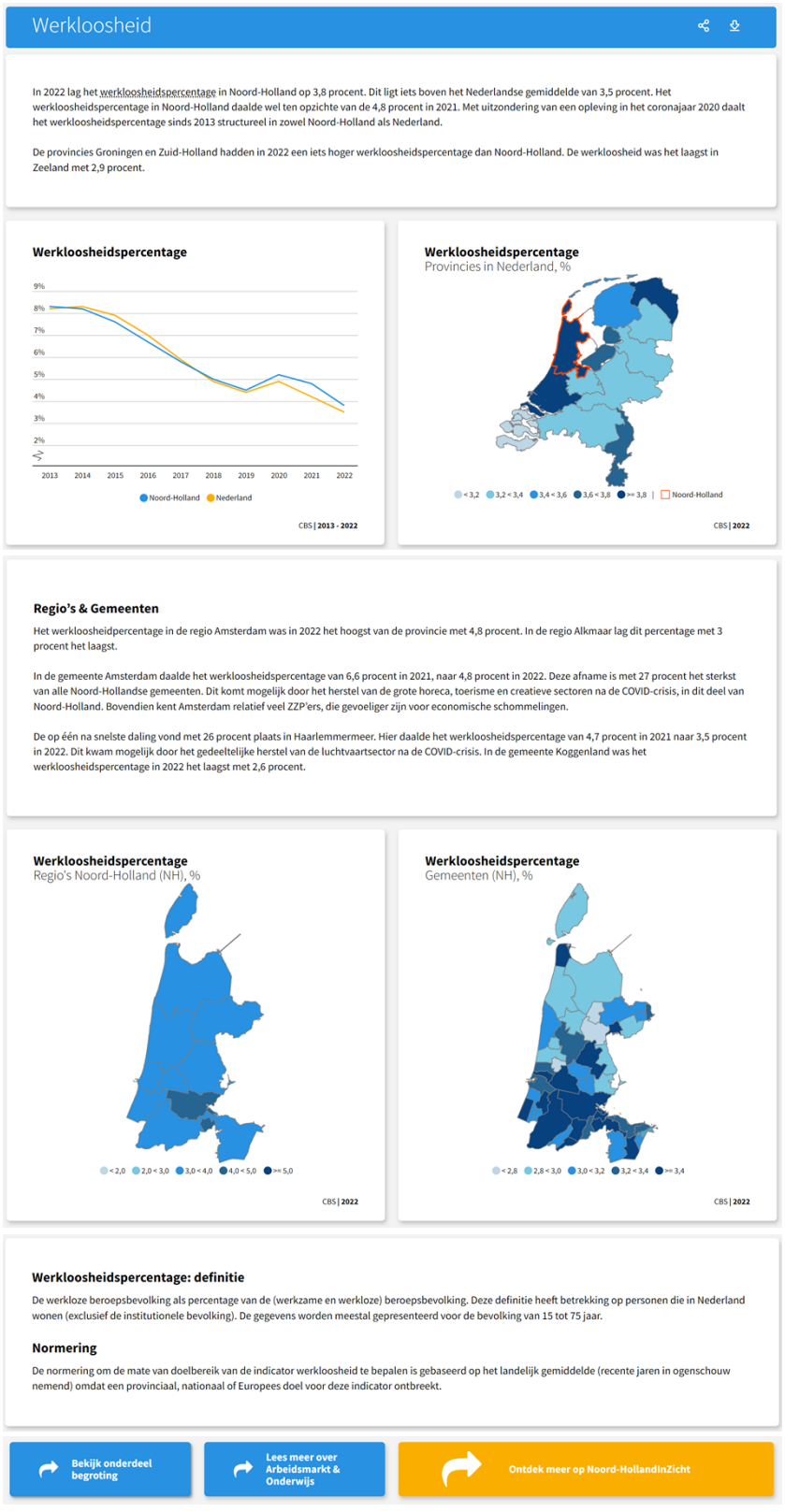


Via **Home** keert u terug op de startpagina met de twee profieltaarten

- Druk op het **driehoekje** om het desbetreffende thema open te klappen

Indicatorpagina's

De indicatorpagina's zijn dit jaar opgefrist en de gegevens voor regio's en gemeenten zijn beter vindbaar gemaakt. De meeste pagina's zijn opgebouwd volgens een standaardmethodiek:



Naam van de indicatorpagina

Toelichting en duiding van de indicator op nationaal en provincieniveau

Grafieken en/of kaarten met de ontwikkeling in Noord-Holland t.o.v. Nederland en in andere provincies. Sommige indicatorpagina's bevatten aanvullende grafieken met aanvullende relevante ontwikkelingen of sub-indicatoren.

Toelichting en duiding van de indicator op regio- en gemeenteniveau (indien data beschikbaar)

Grafieken en/of kaarten met ontwikkeling in regio's en gemeenten ((indien data beschikbaar)

Toelichting op de gebruikte definities en normering

Links naar de begroting, provinciale website (blauw) en dashboards/ kaartviewers (geel)

Links onderaan de indicatorpagina's



De Brede Basismonitor bevat maar een fractie van de data en informatie die bij de provincie beschikbaar is en fungeert mede als toegangsportaal tot het provinciaal beleid. Onderaan de indicatorpagina's is een aantal links beschikbaar waar meer informatie is te vinden over de betreffende indicatorpagina zoals: beleidsdocumenten, onderzoeksrapporten, relevante links, kaartviewers en dashboards:

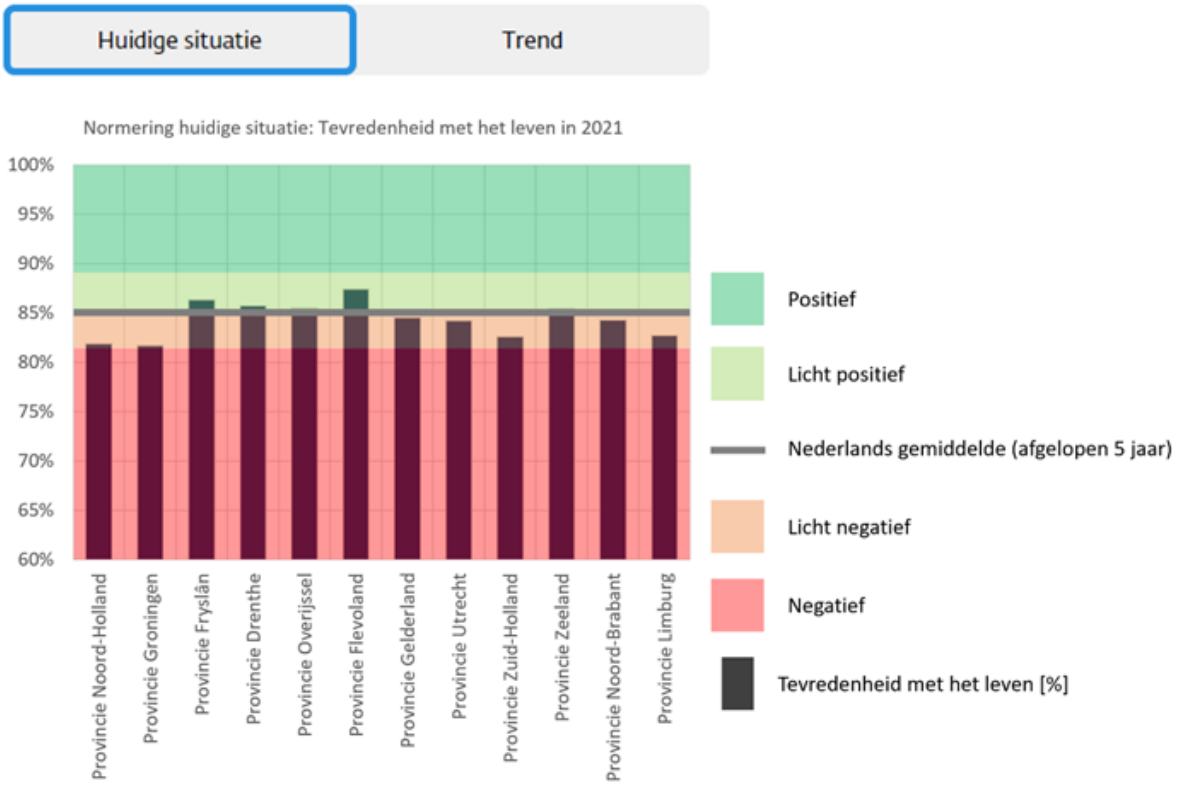
- De eerste blauwe knop linkt door naar de plek in de begroting waar de indicatorpagina aan is gekoppeld;
- De tweede blauwe knop linkt door naar de provinciale website;
- De gele knoppen linken door naar provinciale kaartviewers en dashboards.

Normering

Iedere indicatorpagina bevat een normering voor de **Huidige situatie** en de **Trend** (ontwikkeling de tijd). Bij indicatoren waarbij de provincie een concreet doel heeft gesteld, zoals de realisatie van NNN, vormt dit de basis voor de normering. Als de provincie inzet op een norm of grenswaarde (zoals de WHO-advieswaarde voor luchtkwaliteit of de Europese Kaderrichtlijn Water) vormt dit de normering. De taartpunt in de staat van Noord-Holland kleurt donkergroen als het doel bereikt is of wordt voldaan aan de norm. Voor een deel van de indicatoren is de normering gebaseerd op het landelijk gemiddelde omdat beleidsdoel, norm of grenswaarde ontbreekt. De taartpunt in de staat van Noord-Holland kleurt dan positief als Noord-Holland beter scoort dan het vijfjaars Nederlands gemiddelde. De grens tussen positief en licht positief is bepaald op basis van de score van Noord-Holland t.o.v. de andere provincies. Meestal is hiervoor twee keer de standaarddeviatie aangehouden. Aangezien de verschillen tussen provincies meestal beperkt zijn, leidt dit niet vaak tot de score positief (donkergroen) of negatief (rood). Noord-Holland moet het dan beduidend slechter of beter doen dan andere provincies.

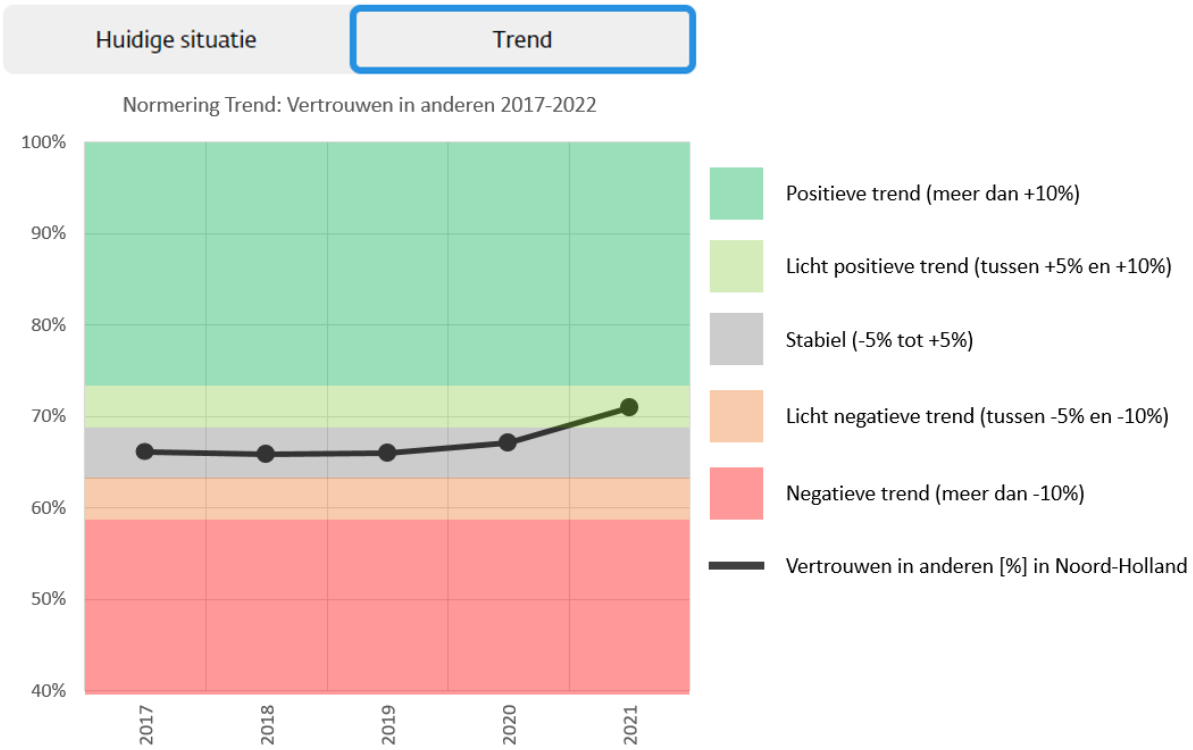
Voorbeeld normering Huidige situatie

Hieronder ziet u een voorbeeld voor de indicator Tevredenheid met het leven. De score van Noord-Holland in 2021 was 81,9% in 2021. Het Nederlands gemiddelde in de afgelopen vijf jaar is 85,4%. Twee keer de standaarddeviatie van alle provinciescores de laatste vijfjaar is 3,7%. De grenzen voor licht positief/negatief komen daarmee uit op 81,7% en 89,1%. De score van Noord-Holland ligt net boven 81,7%. De kleur in 2021 komt daarmee uit op oranje.



Voorbeeld normering Trend

De ontwikkeling in de laatste vijf jaar bepaalt de score voor de Trend. Ligt de daling of stijging tussen de min vijf procent en plus vijf procent is de trend stabiel. Bij vijf tot tien procent omhoog of omlaag is de trend licht positief/negatief. Meer dan tien procent daling of stijging geeft een negatieve of positieve score. Hieronder ziet u een voorbeeld voor de indicator Vertrouwen in anderen. De score van Noord-Holland lag in 2017 op 66,1%. In 2021 is dit 71,0%. Dit is een ontwikkeling van plus 7,4%. Dit ligt tussen de plus vijf procent en plus tien procent, de trendscore wordt daarmee licht positief.



2: Belangrijkste ontwikkelingen in de provincie Noord-Holland

In de Brede Basismonitor 2023 is de huidige situatie in Noord-Holland bij de meeste thema's (licht) positief. Zo zijn de inwoners van Noord-Holland over het algemeen gezond, veel aan het werk, hebben ze veel vertrouwen in elkaar en is de afstand tot voorzieningen gering. Daarnaast heeft Noord-Holland zowel absoluut als relatief de grootste economie van alle provincies. Het beeld bij milieu is wisselend. Een aantal indicatoren is (licht) positief en veel milieutrends bewegen zich in de gewenste richting. Bij andere milieu-indicatoren scoort Noord-Holland lager dan andere provincies. Aandachtspunten met een (licht) negatieve score zijn: klimaat, natuur, circulaire economie, oppervlaktewater, verkeersveiligheid en de woningmarkt.

Op het gebied van welzijn is de nabijheid van voorzieningen in het grootste deel van Noord-Holland relatief goed in vergelijking met andere provincies. Inwoners wonen steeds dichter bij openbaar groen. Daarentegen is de gemiddelde afstand tot sportterreinen en bibliotheken enigszins toegenomen. De tevredenheid met het leven en vrije tijd ligt in Noord-Holland het laatste decennium onder het landelijk gemiddelde.

Vergeleken met andere provincies zijn Noord-Hollanders relatief gezond. Bij alle indicatoren scoort Noord-Holland beter dan de meeste provincies. Ook is de trend bij alle indicatoren stabiel of licht positief. Bij het thema samenleving valt op dat het vertrouwen in anderen en instituties relatief hoog is. Ook blijft de opkomst bij verkiezingen stabiel. De sociale cohesie, vrijwilligerswerk en sociale contacten blijven in Noord-Holland achter bij andere provincies.

Op economisch vlak heeft Noord-Holland zowel absoluut als per inwoner het hoogste bruto regionaal product (de omvang van de Noord-Hollandse economie in euro's) van alle provincies. Ook het besteedbare inkomen per inwoner is hoog in vergelijking met veel andere provincies. Het vermogen van huishoudens is juist relatief laag en inwoners hebben relatief veel schuld. Dit hangt mogelijk samen met de hoge huizenprijzen en de relatief jonge bevolking in Noord-Holland. Het vertrouwen in de economie bij consumenten is sterk afgenomen en was eind 2022 fors negatief. Ondernemers zijn aanmerkelijk positiever. In Noord-Holland worden in absolute zin veel uitgaven gedaan aan innovatie en de trend is positief. Uitgedrukt in het percentage van het bruto regionaal product scoort Noord-Holland licht negatief op innovatiekracht. De dienstensector is relatief groot in Noord-Holland. Binnen deze sector is minder innovatie in vergelijking met bijvoorbeeld de hoogwaardige industrie. De indicator voor circulaire economie scoort negatief omdat het grondstoffengebruik toeneemt, terwijl het beleidsdoel inzet op een halvering in 2030 en een volledig circulaire economie in 2050.

Het beeld bij het thema werk is overwegend positief: alle trends zijn stabiel of bewegen in de gewenste richting. Veel mensen hebben een baan, de werkgelegenheid is hoog en

de werkloosheid laag. Noord-Holland kent een krappe arbeidsmarkt en relatief meer voortijdig schoolverlaters dan andere provincies.

Voor bereikbaarheid is het beeld gemengd. Het gebruik van het openbaar vervoer ligt in Noord-Holland consequent hoger dan in andere provincies en het Nederlands gemiddelde. Dit komt door de hoge stedelijkheid en de relatief jonge bevolking. Tijdens de coronacrisis is het gebruik van ov sterk gedaald, wat leidt tot een negatieve trend. De klantwaardering voor het busvervoer is in Noord-Holland structureel het hoogst van alle provincies. De actieve mobiliteit nam toe van 2019 tot 2021, waarbij het aandeel fietsen afnam en het aandeel lopen steeg. Deze ontwikkeling blijft wel achter bij het beleidsdoel, waardoor de score licht negatief is. De tevredenheid met reistijd naar het werk is licht positief. De doorstroming op provinciale wegen is in 2022 verslechterd ten opzichte van 2021 en de verkeersintensiteit nam toe. De score voor verkeersveiligheid is negatief. Bij de indicatoren voor internationale bereikbaarheid nam na de coronacrisis de overslag – het lossen, (be)laden, overladen of (over)hevelen van goederen of materialen – in het Noordzeekanaalgebied weer toe, evenals het vliegverkeer op Schiphol.

Het beeld voor bedrijventerreinen, kantorenlocaties en detailhandel bij het thema ruimte en wonen is positief. De leegstand is laag en de laatste jaren gedaald. Voor wonen is het beeld overwegend negatief: het woningtekort is groot, de woningprijzen zijn hoog en de woontevredenheid blijft achter. Positief is dat het aantal woningbouwplannen ruim voldoende is om de woningbouwopgave te kunnen halen. Voldoende plannen is geen garantie dat woningbouwopgave ook gehaald wordt. Noord-Holland kent in vergelijking met andere provincies relatief veel bebouwd terrein. Dit is ten opzichte van de vorige meting verder toegenomen. Het beeld voor provinciale rijksmonument is positief, het aantal monumenten met een onderhoudsstaat ‘slecht’ of ‘matig’ is de laatste jaren gedaald.

De scores voor natuur zijn negatief. De biodiversiteit daalt en Noord-Holland heeft relatief weinig natuurgebied en groenblauwe ruimte per inwoner. Tot 2023 is in provincie Noord-Holland ruim 52 duizend hectare Natuurnetwerk Nederland (NNN) ingericht. Hiermee ligt het percentage ingerichte natuur op 92 procent van de totale doelstelling voor 2027.

De indicatoren bij milieu tonen een gemengd beeld. Bij de indicatoren externe veiligheid, geluidsbelasting en lichtbelasting scoort Noord-Holland onder het Nederlands gemiddelde en externe veiligheid vertoont een negatieve trend. De indicator luchtkwaliteit scoort in de huidige situatie licht positief; bovendien is de luchtkwaliteit de afgelopen jaren verbeterd. Bij water scoren zwemwater en grondwater (licht) positief. De kwaliteit van het oppervlaktewater is negatief, omdat de waterlichamen nog niet voldoen aan de kwaliteitsnormen uit de Kaderrichtlijn Water voor 2027. Bodemsanering scoort positief. Noord-Holland heeft momenteel geen spoedlocaties waar de risico’s niet

beheerst zijn. Vergeleken met andere provincies zijn de ammoniakemissie en de uitscheiding van fosfaat in Noord-Holland relatief laag. De scores voor stikstof en fosfaat zijn daardoor (licht) positief.

Omdat de beleidsdoelen voor energieverbruik, hernieuwbare energie en CO_2-uitstoot nog niet worden gehaald, scoren deze indicatoren bij klimaat (licht) negatief. Hernieuwbare energie en de CO_2-uitstoot vertonen wel een positieve trend. Noord-Holland is relatief kwetsbaar voor hittestress, overstromingen en bodemdaling. Op de indicator wateroverlast scoort Noord-Holland relatief beter dan veel andere provincies.

3: Koppeling tussen de begroting en de Brede Basismonitor

In 2021 is op verzoek van PS een traject doorlopen om de informatie- en sturingswaarde van begrotingsindicatoren te verbeteren. Dit traject heeft geresulteerd in een nieuwe set indicatoren die is opgenomen in de begroting. De trendindicatoren in de Brede Basismonitor zijn niet direct te koppelen aan prestaties of inzet van de provincie. De Brede Basismonitor kan niet gebruikt worden ter verantwoording voor het gevoerde beleid en doet geen uitspraak over de effectiviteit, efficiency of legitimiteit van het beleid. De maatschappelijke en beleidsopgaven zijn namelijk complex en kennen meerdere betrokken actoren en autonome trends. Daardoor is het directe effect van provinciaal beleid op de waargenomen trends in de Brede Basismonitor niet causaal aan te tonen.

De Brede Basismonitor geeft een integraal overzicht van de belangrijkste trends voor de provincie. Daarmee kan de monitor wel aanleiding geven tot verdiepend onderzoek, evaluaties of het maken van nieuw beleid. Een aantal indicatoren uit de Brede Basismonitor is niet direct te koppelen aan de begroting, met name omdat het brede ontwikkelingen zijn die niet specifiek raken aan een begrotingsprogramma. Deze zijn wel opgenomen in de Brede Basismonitor omdat ze relevante trends weergegeven en inzicht geven in de welvaart en welzijn in Noord-Holland.

4: Beschrijving en ontwikkeling indicatoren

De Brede Basismonitor bestaat uit 10 thema's en een set van indicatoren die enerzijds volledig, maar ook overzichtelijk moet zijn. Op dit moment bestaat de monitor uit 67 indicatoren. Een aanzienlijk deel van de indicatoren komt uit de Regionale Monitor Brede Welvaart van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (zie paragraaf 5). Daarnaast bevat de monitor de indicatoren uit het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV). Verder is de opbrengst uit het traject verbetering indicatoren begroting opgenomen (zie paragraaf 3) en een aantal indicatoren uit provinciale monitors, waaronder de indicatoren uit de milieueffectrapportage (MER) van de provinciale omgevingsvisie.

De Brede Basismonitor is een groeimodel. Steeds meer en betere data komen beschikbaar. Daarom passen we de monitor jaarlijks aan o.b.v. de beschikbaarheid van data en de opgaven van de provincie. Aan de andere kant is het belangrijk voor het overzicht en inzicht dat niet te veel indicatoren in de monitor worden opgenomen.

Uitgangspunten bij de selectie van indicatoren zijn dat de indicatoren gaan over wat zich afspeelt in de provincie als gebied. Waar mogelijk volgen we landelijke monitors en komt de data zoveel mogelijk van openbare bronnen. Daarnaast moet de data van een hoge kwaliteit, valide en betrouwbaar zijn. De indicatoren worden meerjarig verzameld, en we kijken bij voorkeur tenminste vijf jaar terug. Tot slot zijn de indicatoren bij voorkeur zowel op provinciaal als landelijk niveau beschikbaar (en vergelijkbaar) en het liefst ook beschikbaar voor de regio's en gemeenten.

Verkenning naar nieuwe indicatoren

In de toelichting van vorig jaar bij de Brede Basismonitor was opgenomen dat voor een aantal onderwerpen verkend zou worden of het mogelijk is een nieuwe indicator op te nemen of te ontwikkelen. Gezien de omvang van het doorontwikkelen van indicatorensets voor de thema's klimaatadaptatie, natuur en gezondheid zijn deze als aparte projecten opgepakt. Een indicator voor de kwaliteit van het Natuur Netwerk Nederland vereist meer vooronderzoek om hier een goede indicator voor te ontwikkelen. Gezien de omvang van een dergelijk traject is besloten dit, los van de Brede Basismonitor, als apart project voort te zetten. Ook de uitwerking van de effecten van beleid op gezondheid vereist meer vooronderzoek waardoor het als losstaand project wordt opgepakt. In de huidige indicatorensets voor luchtkwaliteit wordt de link met gezondheid gelegd door ook te normeren aan de WHO-advieswaarden van 2021. Voor vervoersarmoede is nog geen landelijke indicator beschikbaar. Voor het thema klimaatadaptatie zijn dit jaar in een apart traject signaalkaarten ontwikkeld. Deze worden nog doorontwikkeld en zijn nog niet openbaar. Zodra deze openbaar zijn kan vanuit de Brede Basismonitor worden doorgelinkt naar de signaalkaarten.

Naar aanleiding van een aangenomen motie van de Partij voor de Dieren en de ChristenUnie omtrent het stimuleren van een betekeniseconomie in de provincie Noord-Holland, is een verkenning uitgevoerd naar het aantal sociale – en maatschappelijk verantwoorde ondernemers als nieuwe indicator voor de derde versie van de Brede Basismonitor. Uit de verkenning blijkt dat onvoldoende data beschikbaar zijn om deze indicator op te nemen in de Brede Basismonitor. Het ontbreekt aan een centrale instantie die deze aantallen bijhoudt. De laatste schatting over het aantal sociale ondernemingen werd over de periode van 2011-2016 op landelijk niveau uitgevoerd.

Nieuwe indicatoren Brede Basismonitor 2023

Voor een aantal onderwerpen zijn nieuwe indicatoren ontwikkeld. Nieuw in de 2023 versie van de Brede Basismonitor zijn indicatoren voor: Circulaire economie, Innovatiekracht en Spanning op de arbeidsmarkt. Deze zijn hieronder toegelicht.

Circulaire economie

Vanuit de wens van de 2022 versie van de Brede Basismonitor Noord-Holland, is in de 2023 versie circulaire economie opgenomen als nieuwe indicator. De indicator bestaat uit twee indicatoren: direct material input (DMI) en direct material input (DMI) – abiotisch. Deze indicatoren zijn gebaseerd op het beleidsdoel van provincie Noord-Holland om in 2030 een halvering te realiseren van het primaire abiotische grondstoffengebruik, ten opzichte van 2015. De data zijn afkomstig vanuit een project van het CBS met de provincies Noord-Holland en Utrecht en gemeente Amsterdam om regionale goederenstromen in kaart te brengen. In de data voor de indicator DMI zijn 25 goederenstromen opgenomen, die zowel uit grondstoffen, materialen als producten kunnen bestaan. Voor de indicator DMI – abiotisch, zijn enkel primaire abiotische grondstoffen opgenomen. Dit zijn recent gewonnen, niet-hernieuwbare grondstoffen als mineralen, metalen en fossiele grondstoffen die uit de natuur worden gehaald. Beide indicatoren hebben de eenheid brutogewicht in kilogram.

Innovatiekracht

In de 2023 versie van de Brede Basismonitor Noord-Holland is innovatiekracht opgenomen als nieuwe indicator. De indicator bestaat uit twee indicatoren: research & development (R&D) intensiteit en aandeel innovatieve bedrijven. De R&D-intensiteit wordt bepaald door de R&D-uitgaven binnen de provincie, in verhouding tot het bruto regionaal product. De data geven geen inzicht in het aandeel van R&D-uitgaven per sector.
De indicator aandeel innovatieve bedrijven is opgedeeld in innovatieve bedrijven binnen de dienstensector, en innovatieve bedrijven binnen de industrie. In de data van deze indicator wordt geen onderscheid gemaakt tussen technologische en niet-technologische innovatie. De data voor beide indicatoren zijn afkomstig van het CBS, met als meest recent meetpunt het jaar 2020.

Spanning op de arbeidsmarkt

Om het streven van de provincie naar een veerkrachtige arbeidsmarkt in balans beter inzichtelijk te maken is de indicator ‘Spanning op de arbeidsmarkt’ toegevoegd. Deze indicator wordt beschouwd aan de hand van twee criteria, die beiden het CBS als bron gebruiken.

De *spanning op de arbeidsmarkt* geeft de verhouding weer tussen het aantal

openstaande vacatures en de werkloze beroepsbevolking in een bepaald gebied. Bij een waarde van 100 is de arbeidsmarkt theoretisch in balans en zijn er 100 openstaande vacatures per 100 werklozen. Hoe verder de scores van de 100 af liggen, hoe groter de spanning op de arbeidsmarkt is. De *vacaturegraad* observeert het aantal openstaande vacatures per duizend banen. Hoe hoger de *vacaturegraad*, hoe meer druk er op de arbeidsmarkt staat.

Omdat de *vacaturegraad* alleen iets zegt over de relatieve vraag naar nieuwe werknemers op de arbeidsmarkt, maar niets over de relatie tot het beschikbare arbeidspotentieel dat aanwezig is om deze vacatures daadwerkelijk te vervullen, wordt voor de normering van deze indicator naar de *spanning op de arbeidsmarkt* gekeken.

5: De landelijke monitoring van Brede Welvaart

Volgens de definitie die gebruikt wordt door de drie landelijke planbureaus (Centraal Planbureau, Planbureau voor de Leefomgeving en het Sociaal en Cultureel Planbureau) geeft brede welvaart uitdrukking aan het idee dat verder moet worden gekeken dan het financieel-economische plaatje voor een 'rijk' en duurzaam leven. Brede welvaart omvat naast financieel-economische ook sociaal-culturele en ruimtelijk-ecologische aspecten. Ook neemt een breed welvaartsperspectief de verdeling van welvaart, de bestendigheid ervan voor toekomstige generaties ('later') en de welvaart in andere landen ('elders') in beschouwing. Daarmee omvat brede welvaart de fundamenten voor een welvarende, inclusieve en duurzame samenleving.[1]

De definitie van het CBS is vergelijkbaar en luidt: 'Brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze al dan niet ten koste gaat van die van latere generaties en/of van mensen elders in de wereld.' Hierna is kort beschreven hoe de monitoring van brede welvaart door het CBS in Nederland is vormgeven.

Het CBS publiceert jaarlijks twee monitors die inzicht geven in brede welvaart in Nederland:

- De Landelijke Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals: https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/brede-welvaart-en-de-sustainable-development-goals/monitor-brede-welvaart-en-de-sustainable-development-goals-2023

- De Regionale Monitor Brede Welvaart:

[1] https://www.pbl.nl/brede-welvaart-in-de-regio

https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/regionale-monitor-brede-welvaart

De landelijke Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals kijkt niet alleen naar brede welvaart 'hier en nu', maar ook naar de impact die dit heeft voor volgende generaties in Nederland (brede welvaart 'later') en op andere landen (brede welvaart 'elders'). Daarnaast onderzoekt de monitor hoe brede welvaart verdeeld is onder bepaalde groepen in de samenleving. Verder geeft de monitor een beeld van hoe schok-toekomstbestendig de brede welvaart is. De CBS-publicatie gaat ook uitgebreid in op hoe brede welvaart in Nederland zich in het licht van de 17 Sustainable Development Goals (SDG's) ontwikkelt.

De Regionale Monitor Brede Welvaart is ontwikkeld voor alle regionale overheden, niet specifiek voor provincies. In de monitor wordt een verzameling indicatoren gebruikt om de brede welvaart 'hier en nu' en 'later' te beschrijven. De dimensie 'elders' is nog niet beschikbaar op regionaal niveau. Volgens het CBS speelt naarmate een kleinere regio wordt bekeken een steeds groter deel van het complexe proces waarin de brede welvaart wordt gevormd zich af buiten de grenzen van de regio. Een steeds groter aandeel van de verplaatsingen van bijvoorbeeld mensen, goederen en klimaat- en milieueffecten gaat dan over de grens van de regio heen. De toegevoegde waarde om de dimensie 'elders' ook regionaal in beeld te brengen is daarmee beperkt.

In de Brede Basismonitor zijn bijna alle indicatoren uit de regionale CBS-monitor overgenomen. De CBS-indicatoren van de dimensies 'hier en nu' en 'later' zijn hierbij over de verschillende thema's verdeeld. Enige uitzondering hierop zijn de indicatoren over veiligheid. Die gaan vooral over delicten en misdrijven en hebben geen raakvlakken met de taken en verantwoordelijkheden van de provincie. Het CBS streeft voortdurend naar het verbeteren van bestaande indicatoren, het ontsluiten van nieuwe databronnen en het ontwikkelen van nieuwe indicatoren om gaten in de data te dichten en de regionale monitor te voorzien van additionele waardevolle informatie. Als het CBS een indicator verbetert of toevoegt nemen wij deze waar relevant over in de Brede Basismonitor. Voor deze versie van de Brede Basismonitor zijn de meest actuele CBS-gegevens gebruikt.

Provincie Noord-Holland
2049010/2049383

BEL/OI

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

Houtplein 33
2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

N.P. Klopper

BEL/OI

Telefoonnummer +31235144746

kloppern@noord-holland.nl

Verzenddatum

– 6 SEP. 2023

Kenmerk

2049010/2049445

Uw kenmerk

Betreft: Brede Basismonitor 2023

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Brede Basismonitor 2023.

De Brede Basismonitor laat zien hoe de welvaart in de provincie Noord-Holland zich in de brede zin van het woord ontwikkelt. Hierbij gaat het zowel om materiële thema's, zoals economie en werk, als om gezondheid, welzijn, bereikbaarheid, wonen, natuur en klimaat. Deze brede-welvaartsbenadering onderstreept de provinciale ambitie om de balans tussen economische groei en leefbaarheid te versterken.

Met de Brede Basismonitor Noord-Holland volgen we op een overzichtelijke en systematische wijze de belangrijke trends in Noord-Holland. Hiermee worden de provinciale organisatie, GS en PS van feitelijke en datagedreven informatie voorzien. De Brede Basismonitor heeft daarbij een signalerende en een agenderende functie om integraal de grotere beleidsvraagstukken van de provincie te bespreken. De Brede Basismonitor is gekoppeld aan de begroting, per beleidsdoel in de begroting zijn de linkjes naar de relevante indicatorpagina's van de Brede Basismonitor opgenomen. De bijlage 'Toelichting Brede Basismonitor 2023' bevat een verdere toelichting op de werking en inhoud van de monitor.

De profieltaarten bieden toegang tot de monitor en geven per indicator een eerste indruk van de huidige situatie en de ontwikkeling van de trend. Voor een compleet beeld is het van belang de achterliggende indicatorpagina's te bekijken. Hier staat een beschrijving van de indicator en wordt toegelicht welke definities zijn gehanteerd en hoe de normering van de huidige situatie tot stand komt. Ook zijn links opgenomen naar achterliggende beleidsstukken, de begroting, dashboards en kaartviewers.

Voor de beschikbaarheid van data zijn we vaak afhankelijk van externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Alle indicatoren zijn geactualiseerd op basis van de meest recente data die beschikbaar waren. Binnenkort wordt het Noord-Hollandse Dashboard Energietransitie geactualiseerd met data uit 2021, de definitieve regionale cijfers hiervoor verwachten begin deze maand van het RVO.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Bij de actualisatie van het Dashboard Energietransitie willen we daarom tevens een update geven in de Brede Basismonitor voor de 3 indicatoren bij het onderwerp Klimaat (namelijk: CO2-uitstoot, Energieverbruik en Hernieuwbare energie).

Informatie over de impact van Noord-Holland op brede welvaart elders in de wereld is niet beschikbaar op provinciaal niveau. Het CBS meldt hierover voor hun regionale monitor brede welvaart: "de dimensie brede welvaart 'elders' valt zelfs in zijn geheel af, omdat dit conceptueel complexer is dan op nationaal niveau". Ontwikkelingen hierover volgen wij en passen we aan waar dit mogelijk is. Dit geldt ook voor nieuwe indicatoren, zoals bijvoorbeeld maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Dit is de derde versie van Brede Basismonitor. De monitor van dit jaar bevat nieuwe indicatoren voor Circulaire economie, Innovatiekracht en Spanning op de arbeidsmarkt. Ook is de opmaak verfrist en zijn de gegevens voor regio's en gemeenten uitgebreid en beter vindbaar gemaakt. De Brede Basismonitor Noord-Holland is hier te bekijken:

https://cijfers.noord-holland.nl/content/bredebasismonitor

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Toelichting Brede Basismonitor 2023

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13181
Extern Zaak ID	2047428
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 oktober 2023
Agendapunt	16.b
Titel	Economie: Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023
Organisatieonderdeel	BEL/B&S

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**9 oktober 2023**

Toelichting

Gedeputeerde Staten stellen de Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma’s EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023 met een subsidieplafond en openstelling vanaf 2023 vast. Met deze regeling kunnen bedrijven, kennisinstellingen en organisaties die een subsidie hebben ontvangen van eerdergenoemde Europese programma's een extra financiële bijdrage krijgen voor de uitvoering van projecten die bijdragen aan Noord-Holland.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van ……., nr. ……, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie Cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten het belangrijk vinden dat ondernemingen en instellingen toegang hebben tot en gebruik maken van Europese subsidies;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten in het kader van rechtvaardiging van de staatssteun, de volgende steunmaatregelen van toepassing achten:

Verordening (EU) Nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU, L187) (Algemene groepsvrijstellingsverordening)

Verordening (EU) nr. 2022/2472 van de Commissie van 14 december 2022 waarbij bepaalde categorieën steun in de landbouw- en bosbouwsector en in plattelandsgebieden op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU L327/71) (Landbouwvrijstellingsverordening)

Verordening (EG) Nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU, L 352) (De-minimisverordening)
Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie Cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023

Artikel 1
1. Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten waarvoor een projectsubsidie is verleend op grond van één van de volgende Europese programma's:
a. Kansen voor West 3;
b. INTERREG North Sea Region;
c. INTERREG North-West Europe; of
d. Just Transition Fund-IJmond.
2. De activiteiten worden uitgevoerd in Noord-Holland of komen ten goede aan de provincie Noord-Holland.

Artikel 2
Een aanvraag om subsidie bevat ten minste:
a. de aanvraag van de projectsubsidie in het kader van de in artikel 1 genoemde Europese programma's;
b. een begroting van de kosten van de activiteit;
c. een financieringsplan van de kosten van de activiteit; en
d. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit.

Artikel 3
1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 3 oktober 2023 vanaf 9:00 uur tot en met 22 december 2026 voor 17:00 uur is ontvangen.
2. Een aanvraag die buiten de in het eerste lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 26 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 4
Het subsidieplafond gedurende de looptijd van deze uitvoeringsregeling bedraagt € 2.623.000,-

Artikel 5
1. Aanvragen om subsidie worden behandeld op volgorde van ontvangst.
2. Wanneer een aanvrager op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag, de datum waarop de aanvraag is aangevuld.
3. Indien meerdere aanvragen op dezelfde dag worden ontvangen en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste in behandeling genomen.
4. Indien toepassing van het vorige lid ertoe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 6
Subsidie wordt geweigerd indien:
a. de activiteit financieel niet haalbaar is;
b. er geen projectsubsidie in het kader van de in artikel 1 genoemde Europese programma's wordt verkregen;
c. de uitvoering van de activiteit is gestart voordat de aanvraag is ontvangen;
d. de aanvrager een onderneming is die in moeilijkheden verkeert als bedoeld in paragraaf 2.2 van de Communautaire richtsnoeren inzake reddings -en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (PbEU, 2014/C 249/01);
e. tegen de aanvrager een terugvorderingsbevel is gegeven omdat eerdere steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard met de interne markt.
f. de activiteit naar het oordeel van Gedeputeerde Staten niet met een substantiële bovenregionale impact bijdraagt aan één van de volgende opgaven uit het vigerende beleid van de Provincie Noord-Holland:
   1°. woningbouw;
   2°. stikstof;
   3°. energietransitie;

4˚. mobiliteit;
5˚. circulaire economie; of
6˚. arbeidsmarkt en onderwijs.

Artikel 7

1. De subsidie bedraagt 15 % van de kosten die op basis van de in artikel 1 van deze uitvoeringsregeling genoemde programma's subsidiabel zijn met een maximum van € 100.000,-.
2. Indien toepassing van het eerste lid zou leiden tot het overtreden van het verbod op het geven van staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, dan wordt de subsidie geweigerd of wordt het subsidiebedrag in afwijking van het eerste lid zodanig vastgesteld dat het totaal van alle subsidies voor de activiteit niet hoger is dan het bedrag dat op grond van de van toepassing zijnde vrijstellingsverordeningen van de Europese Commissie verstrekt mag worden.
3. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.
4. Bij subsidies van minder dan € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.

Artikel 8

In de beschikking tot subsidieverlening kunnen aan de subsidieontvanger verplichtingen worden opgelegd.

Artikel 9

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit.
2. Indien de subsidieontvanger een gemeente, of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie ingediend uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid.
3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag tot vaststelling een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.
4. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 10

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2027.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023.

Haarlem, 2023*.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

T.E. van de Ven

BEL/BS

Telefoonnummer +31235143530

Tessel.van.de.ven@noord-holland.nl

Verzenddatum

– 6 SEP. 2023

Kenmerk

2047428/2047434

Uw kenmerk

Betreft: Besluit Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vaststelling Uitvoeringsregeling Provinciale cofinanciering Europese projecten.

Inleiding
Onlangs hebben wij de Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023 vastgesteld. Sinds 2007 stimuleert Noord-Holland met provinciale cofinanciering Noord-Hollandse partijen om gebruik te maken van Europese fondsen ter stimulering van innovaties en verduurzaming. Deze subsidieregeling liep af in 2020, waarna de reserve cofinanciering Europese projecten was uitgeput. Bij de vaststelling van de begroting 2023 hebben Provinciale Staten in het Addendum begroting 2023 besloten om geld vrij te maken voor een nieuwe uitvoeringsregeling cofinanciering Europese projecten. Met de vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023 geven wij uitvoering aan dit besluit.

Toelichting
Noord-Holland heeft een sturende rol bij de uitvoering van EFRO-subsidies en is daarom actief betrokken bij de programma's Kansen voor West III (KVW3)[1] en Interreg[2]. Met deze EU-subsidies wordt mede uitvoering gegeven aan provinciale beleidsdoelen zoals energietransitie, circulaire economie, slimme en duurzame mobiliteit en MKB-innovatie. Vanaf deze EU-programmaperiode (2021-2027) is de provincie ook betrokken bij de uitvoering van het nieuwe EU-programma Just Transition Fund-IJmond (JTF)[3] dat regionale clusters ondersteunt bij de transitie naar een duurzame economie en arbeidsmarkt. De EU financiert voor EFRO-projecten echter maximaal 40% van het totale projectbudget en voor JTF-projecten maximaal 50%. Provinciale

[1] https://kvw3.kansenvoorwest.nl/
[2] https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/interreg
[3] https://www.odijmond.nl/projecten/just-transition-fund-ijmond/

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

cofinanciering is daarom een belangrijke stimulans voor partijen om projectaanvragen in te dienen wanneer zij op eigen kracht niet volledig aan de 50-60% cofinancieringseis van de EU kunnen voldoen. Het subsidieplafond voor deze regeling bedraagt 2.623.000 euro. Partijen kunnen 15% van de subsidiabele kosten met een maximum van 100.000 euro ontvangen.

Tot slot
Met deze regeling vergroten we het rendement van de reguliere middelen in EFRO en JTF en daarmee investeringen in duurzame projecten. Tussentijds zal u geïnformeerd worden over de voortgang van deze uitvoeringsregeling.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:
Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland 2023